WORKING PAPER • DOCUMENT DE TRAVAIL

Canadian Transport Commission
Research Branch

Commission canadienne des transports
Direction de la recherche

B-767 Excursion Fare Survey

WP 40-85-14

Canada

B-767 Excursion Fare Survey

By R. Hakka

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
Research Branch
Passenger Transport Studies
Working Paper No. 40-85-14
November 1985

Canadian Transport Commission
15 Eddy St., 15th floor, Ottawa-Hull K1A 0N9

© Crown Copyrights reserved, 1985
(Canadian Transport Commission)
Quotations and partial reproduction
permitted with full acknowledgement
of source.

Printed in Canada

Commission canadienne des transports | Canadian Transport Commission

FOREWORD

Since 1977, Canadian air carriers have been developing and marketing low-priced products within the context of the changing regulatory environment and the increasingly competitive marketplace. The Canadian Transport Commission has been monitoring these developments and, in order to gain a better understanding of these low-priced air fare products, has sponsored several market surveys.

In May 1983, Pacific Western Airlines Ltd. (PWA) introduced the No Frills Round Trip Excursion fare on all flights served by its newly acquired B-767 aircraft. This deep discount product was designed to induce more people to travel as well as to divert people from various forms of surface transport. In an intervention filed by CP Air Ltd., it was argued that the product would not produce sufficient stimulation to offset the resulting fare dilution.

This report outlines the market survey conducted on the PWA No Frills Round Trip Excursion fare as well as the associated matching fares of CP Air (Special Round Trip Excursion) and Air Canada (Round Trip Special). It discusses the survey methodology as well as the principal survey findings. Actual field work for this survey was performed by the firm Canadian Facts, an independent market research house. Previous market survey studies in this series have been conducted on the Skybus, One Way/One Day Skysaver, the Weekend Seat Sale and the Advance Booking Charter low-priced air fares.

This report has been prepared by Staff of the Passenger Transport Studies Directorate of the Canadian Transport Commission's Research Branch. The opinions contained herein do not necessarily reflect the views of the Commission.

R. Lake

R. Lake
Executive Director
Research Branch

Canada

CONTENTS

Chapter 1 INTRODUCTION 1

1.1 Background 1
1.2 Objectives 4
1.3 Methodology 5

Chapter 2 PROFILES 7

2.1 Trip Profile 7
2.2 Respondent Profile 9
2.3 Travel Party Profile 11

Chapter 3 STIMULATION/DIVERSION ANALYSIS 15

3.1 Stimulation/Diversion of Respondents 15
3.2 Stimulation/Diversion of Other Passengers 18
3.3 Alternative Plans of Stimulated Respondents 18
3.4 Diversion from Surface Transport 20

Chapter 4 FENCE ANALYSIS 23

4.1 Overview of Fences 23
4.2 Response to Fences by Stimulated/ Diverted Passengers 26
4.3 Checked Baggage 28

Chapter 5 SUMMARY 31

APPENDICES 33

A Sample Design and Survey Methodology 35
B Fare Grids 45
C Questionnaire 49

TABLES

2.1 Trip Profile by Carrier 8

2.2 Respondents' Demographic Profile 10

3.3 Travel Party Profile 12

3.1 Stimulation/Diversion of Respondents by Main Reason for Trip 17

3.2	Alternate Plans of Stimulated Respondents at $C Fare	19
3.3	Alternate Plans of Stimulated Respondents at Full Economy ($D) Fare	19
3.4	Whether Respondents Considered Taking Car/Bus/Train and Reasons For Considering/ Not Considering	21
4.1	Percentage of Respondents Willing and Able to Travel as Fences are Introduced Individually	25
4.2	Percentage of Stimulated/Diverted Respondents Accepting/Rejecting Individual Fences	27
4.3	Number of Pieces of Baggage Checked by Respondents by Carrier	29

Chapter 1

INTRODUCTION

1.1 Background

Effective May 9, 1983 Pacific Western Airlines Ltd. (PWA) introduced the wide-bodied Boeing 767 (B-767) into service on selected flights between the points Winnipeg, Regina, Saskatoon, Calgary, Edmonton and Vancouver. This equipment replaced the B-737's on the selected flights between these points and, with seating for 225 passengers effectively doubled PWA's capacity on the affected flights.

In order to match the increased capacity created by the addition of this new equipment with increased traffic, PWA developed a number of new air fare products designed to stimulate air passenger traffic in the related markets. While a number of coupon programs were targeted at the regular Economy fare traveller, the carrier filed on March 15, 1983 to offer a new deep discount product called the No Frills Round Trip Excursion (YE767) fare which was to be effective from May 9, 1983 on all flights served by the new B-767 aircraft. The fare, according to the PWA submission to the Air Transport Committee, was designed to attract passengers presently using various modes of surface transport. As such, the fare level was set to be competitive with bus fares in the markets served by the B-767 equipment with

discounts in the range of 62-68% from the regular Economy fares. Constraints (fences) on the fares to limit dilution of full fare passengers included:

(a) Trip-related Fences

i) limited capacity available on the B-767 aircraft (PWA's tariff filing indicated that "the number of seats which the carrier shall make available on a given flight will be determined by the carrier's best judgement as to the total passenger load on each flight");

ii) tickets non-refundable except in cases involving sickness or death;

iii) no changes to reservations permitted;

iv) advance purchase requirement of 14 days prior to departure with tickets to be purchased no later than 14 days after reservations are confirmed and at least 14 days prior to departure from point of origin;

v) minimum stay of first Saturday night;

vi) maximum stay of 30 days.

(b) Amenity-related Fences

i) baggage restricted to two regulation carry-on pieces. Two pieces of checked baggage allowed at an additional charge of $5.00 each;

ii) meals and the use of audio/visual entertainment available at an additional charge.

On March 21, 1983, CP Air Ltd. filed an intervention with regard to PWA's No Frills Round Trip Excursion (YE767) fare. The intervention argued, inter alia, that sufficient market stimulation was not possible to offset the dilution of revenues from higher fares given the level of discount proposed by the PWA No Frills fare.

On April 18, 1983, the Air Transport Committee did not disallow PWA's "YE767" fare, but imposed an expiry date of June 20, 1983 on its availability. Matching fares by CP Air and Air Canada during the same period on competitive services were also not disallowed. CP Air's Special Round Trip Excursion (HE737) fare and Air Canada's Round Trip Special (E9) fare were then also available on selected flights operating between points served by the new PWA B-767 equipment. While the selected flights coincided with the departure times of the PWA B-767

flights, the fares charged by Air Canada and CP Air were $8.00 higher than those charged by PWA in order to reflect the inclusion of meal service and baggage allowance.

On April 28, 1983, PWA filed to extend a revised YE767 fare effective June 21, 1983 for a period of one year. Major revisions included decreasing the discount from the 62-68% level to levels ranging from 57-60%, while advance booking and maximum stay requirements were increased to 28-60 days, respectively.

1.2 Objectives

The PWA No Frills Round Trip Excursion fare effective until June 20, 1983 as well as the revised filing submitted to take effect after June 20, 1983 offered discounts which were, at the time, considered unusually deep for shoulder and peak travel periods. The carrier argued that the discounted fare was expected to stimulate significant new demand by diverting passengers from surface transport modes and by inducing people to travel more. With a view to assessing the air carrier's argument and complementing the existing information base available on low-priced air fares in general, a survey of the PWA No Frills Round Trip Excursion Fare as well as the competitive products of Air Canada and CP Air was undertaken. The objectives of the survey were two-fold:

(a) to assess the impact of the fares from the point of view of traffic stimulation and diversion (both from surface transport modes and from higher priced air fares); and

(b) to assess the effectiveness of selected constraints (fences) associated with low-priced air fare products.

1.3 Methodology

The Canadian Transport Commission retained Canadian Facts, an independent market research firm, to carry out a departure lounge survey of passengers travelling on these fares. The interviews were conducted during the period of June 6-10, 1983 at the Vancouver, Calgary, Edmonton (International) and Winnipeg airports. The sample design and a discussion of the survey methodology are outlined in Appendix A. A copy of the questionnaire is provided as Appendix C.

Chapter 2

PROFILES

2.1 Trip Profile

Table 2.1 presents trip characteristics of respondents disaggregated by carrier*. As this product was aimed at the discretionary traveller who was expected to be pleasure or leisure oriented it was not surprising that overall, 87% of the respondents were travelling either to visit friends and relatives (65%) or for vacation or pleasure (22%). Travelling for business reasons, on the other hand, accounted for only 13% of all respondents. There was little variation in the distribution of the respondents' reason for travelling among carriers.

One characteristic which did show variation among carriers was the average number of days before the trip that the travel decision was made (50.5 days overall). PWA's average number of days is greater than that of either Air Canada or CP Air. This may possibly be explained by the fact that PWA was the carrier that initiated the product which was later matched by Air Canada and CP Air.

---

* The actual number of respondents by carrier was 239, 260 and 277 for Air Canada, CP Air and PWA, respectively. These numbers may, however, vary slightly from table to table due to the presence of invalid fields in some of the records.

Table 2.1

TRIP PROFILE BY CARRIER

	Air Canada	CP Air	PWA	Total
Number of Respondents	237	258	272	767
Main Reason For Trip	%	%	%	%
business or work	14	10	14	13
VFR	68	62	64	65
vacation or pleasure	18	26	21	22
business and vacation or pleasure	-	2	-	1
business and VFR	-	-	1	-
VFR and vacation or pleasure	-	-	-	-
Number of Days Before Starting Trip Made Decision to Go	%	%	%	%
1 - 13 days	-	-	-	-
14 - 20 days	11	10	9	10
21 - 44 days	50	48	40	46
45 - 59 days	7	12	10	10
60 + days	31	31	42	35
average number of days	48.4	48.5	54.3	50.5
median number of days	30	35	45	39
Number of Days Before Trip Flight Was Booked	%	%	%	%
1 - 13	1	1	-	1
14 - 20	29	28	23	26
21 - 28	18	20	13	17
29 - 44	39	37	30	35
45 - 59	7	9	14	10
60 +	5	5	20	11
average number of days	27.9	28.5	35.5	30.8
median number of days*	30	30	30	30
Number of Nights Away	%	%	%	%
1 - 6	47	52	52	50
7 - 13	38	38	32	36
14 - 20	11	6	10	9
21 +	5	3	6	5
average number of nights	8.4	7.6	8.2	8.0
median number of nights	7	6	6	6
Whether Changes Made to Flight	%	%	%	%
Yes	5	5	3	4
No	95	95	97	96
Use of Second Half of Ticket	%	%	%	%
Use	97	99	98	98
Discard	3	1	1	2
Don't know	-	-	-	-

Notes: a) due to rounding, some distributions will not total 100% exactly;
b) all medians are indeterminate.

*These medians are the same as the mode for each distribution.

The average number of days before the flight that the reservation was made was 30.8 overall. Furthermore, although only 1% of the respondents booked under the minimum requirement of 14 days, fully 73% booked at least 21 days before their flight.

Minimum stay conditions associated with these fares constrained return travel until at least the first Saturday night after departure; as well, maximum stay conditions required return travel to be completed within 30 days. In light of these fences, the average number of nights away of all respondents was 8.0 with 50% of the respondents staying 6 nights or less. Although no changes were allowed, 4% of the respondents indicated they had made changes to the time and date of their travel.

Respondents with intentions to use the second half of their ticket comprised 98% of the total number of respondents starting their trip. Thus, although the return fare was less than the corresponding one way Economy fare, the respondents were not discarding the return portion of their tickets.

2.2 Respondent Profile

Table 2.2 presents a demographic profile of the respondents of all carriers combined. The main observations may be summarized as follows:

Table 2.2

RESPONDENTS' DEMOGRAPHIC PROFILE

Total Number of Respondents	776
Sex	%
Male	34
Female	66
Age	
Twenty-one or under	4
Twenty-two to twenty-nine	26
Thirty to thirty-nine	19
Forty to forty-nine	13
Fifty to fifty-nine	15
Sixty years of age or older	23
Education	
No formal schooling	0
Attended or completed grade school	4
Some high school	13
Completed high school	30
Some community college/CEGEP	6
Completed community college/CEGEP	9
Some university	13
Completed university	16
Any post graduate schooling	9
Total 1982 Family Income Before Taxes	
$15 000 or under	19
Over $15 000 to $20 000	13
Over $20 000 to $30 000	23
Over $30 000 to $40 000	21
Over $40 000 to $50 000	10
Over $50 000	13
Number of Previous Air Trips in Past Twelve Months	
None	30
One	21
Two	15
Three	13
Four	6
Over Four	15
Reasons for Previous Air Trips in the Past Twelve Months	
Business or Work	50
Visiting Friends and Relatives	25
Vacation or Pleasure	25

(a) Two thirds of the respondents were female;

(b) Half of the respondents fell into one of two age groups, namely, 22-29 years of age (26%) and 60 years and older (23%);

(c) Of all respondents, 53% had at least some university or community college education;

(d) Of those respondents who replied to the question, 32% had a family income before taxes of $20 000 or less, while 44% reported their family income in the $20 000-$40 000 range; and

(5) Of all the respondents, 30% had not taken any air trips in the previous 12 months, 20% had taken one air trip, while 49% had taken two or more. One half of the total number of previous air trips was for business or work-related reasons while the other half was divided equally between visiting friends and relatives, and vacation or pleasure.

2.3 Travel Party Profile

Table 2.3 provides data aggregated for all carriers regarding the distribution by size and age of travel groups that each respondent represents. In total, the 775 respondents

Table 2.3

TRAVEL PARTY PROFILE

Total Number of Travel Parties	775

Number of Travel Parties by Passenger Size

One passenger	488
Two passengers	226
Three passengers	36
Four passengers	16
Five passengers	4
Six passengers	2
Seven passengers	0
Over seven passengers	3

Age Distribution of Passengers by Travel Party Size

Travel Party Size	Under 2 years	2 to 11 years	12 to 21 years	Over 21 years	Total Passengers
One passenger	0	0	22	466	488
Two passengers	18	10	7	417	452
Three passengers	13	8	4	83	108
Four passengers	5	11	6	42	64
Five passengers	1	0	4	15	20
Six passengers	2	5	0	5	12
Seven passengers	0	0	0	0	0
Over seven	0	0	0	36	36
TOTAL	39	34	43	1 064	1 180

represent 1 180 passengers when people with whom the respondents are travelling are taken into consideration. In terms of group size: 63% of the respondents travelled alone, 29% of the respondents travelled in groups of two, and the remaining 8% travelled in groups of three or more.

Chapter 3

STIMULATION/DIVERSION ANALYSIS

3.1 Stimulation/Diversion of Respondents

In order to classify the respondents as stimulated or diverted by the YE767, HE737 or the E9 deep discount fares (designated as $A in this report), the respondents were asked if they would still have taken the flight at specified higher fares. If they answered "no", they were classified as stimulated by the $A fare with respect to the higher fare, that is, they would not have travelled at the higher fare but were stimulated to travel by the lower fare. If they answered "yes" to the question, they were classified as diverted by the $A fare from the higher fare indicating that they would have been willing to travel at the higher fare.

In light of this, respondents were queried about their willingness to travel at three higher fare levels. The lowest of these fares (designated $B) reflected only a marginal increase in the actual $A fare paid by the respondents and corresponded to the new deep discount fares offered on these routes after June 20, 1983. The next highest fare (designated $C) represented a medium discount fare (approximately a 25%-35% discount from regular Economy fares). The highest alternate fare (designated

$D) was the regular Economy fare. (The fare grids are shown in Appendix B.)

In the context of the preceeding discussion, the respondents of all carriers combined were classified as stimulated or diverted at the various alternative fare levels as shown in Table 3.1.

The high diversion (95%) from the $B fare level is to be expected as this fare represented only a marginal increase from the $A fare which the respondents actually paid for their flight. There was a 42% diversion from the median $C fare and a 15% diversion from the $D fare. (Note, there was little variation in these percentages when the respondents were disaggregated by carrier.)

Table 3.1 also provides the stimulation/diversion results cross-tabulated with the main reason for the trip. From the table, it may be noted that at successive price increases, the proportion of diverted respondents who were travelling for business or work-related reasons increases from 13% at the $B fare to 20% at the $C fare and finally 31% at the $D fare level. This indicates that while the product did attract business travellers (13% of all respondents), they were less price sensitive than the other travellers.

Table 3.1

STIMULATION/DIVERSION OF RESPONDENTS BY MAIN REASON FOR TRIP

	If lowest alternate fare is $B		$C		$D	
	Stimulated	Diverted	Stimulated	Diverted	Stimulated	Diverted
Number stimulated/diverted	40	736	453	323	659	117
Percent stimulated/diverted	5	95	58	42	85	15
Main reason for trip	%	%	%	%	%	%
Business or work	3	13	7	20	9	31
VFR	68	64	69	57	67	51
Vacation or pleasure	30	21	23	20	23	14
Business and vacation	-	1	-	2	-	3
Business and VFR	-	-	-	-	-	-
VFR and vacation	-	-	-	-	-	1

3.2 Stimulation/Diversion of Other Passengers

At a given alternative fare, it was assumed that if a respondent were stimulated, those travelling with the respondent would also be stimulated. Diverted respondents (i.e., those willing to travel at the higher fare), however, were asked if those travelling with him/her would do the same. The resulting stimulation/diversion ratios of the respondents plus those travelling with them were 7/93, 63/37 and 87/13 at the $B, $C and $D fares, respectively. The stimulation rates under these circumstances are only slightly higher than those when only the respondents are considered.

3.3 Alternative Plans of Stimulated Respondents

Tables 3.2 and 3.3 present the responses of stimulated respondents (i.e., respondents who would not have taken the flight at a higher fare level) at the $C and $D fare levels respectively when asked about alternative plans to taking their air trip. As the results from both fare levels are similar, only the percentages calculated for the $D fare will be cited.

If the lowest alternative fare had been $D, 657 respondents (85% of the sample) indicated that they would not have taken their air trip; however, 31% of these indicated that they would have travelled to the same place but at a different time (date) by air. These passengers could be regarded as diverted (in a temporal sense) rather than stimulated since they

Table 3.2

ALTERNATIVE PLANS OF STIMULATED RESPONDENTS AT $C FARE

Total Stimulated Passengers 452

		Number	% of 452	%
A.	Instead of taking air trip now would have ...			
	1. taken air trip at a different time to the same place	123	27	27
	2. taken air trip now to a different place	18	4	4
	3. not taken an air trip at all at this time	311	69	69
B.	Would have gone to a different place (only those who answered 2 in A) -			
	1. in Canada	8	2	44
	2. outside Canada	8	2	44
	3. don't know	2	-	12
C.	Instead of taking air trip would have ... (only those who answered 3 in A)			
	1. stayed home	179	40	58
	2. gone to the same place by other means	103	23	33
	3. gone to a different place by different means	29	6	9
D.	Means of getting place mentioned in C.3 or C.2			
	1. car	99	22	75
	2. bus	16	4	12
	3. train	10	2	8
	4. bus/train	4	1	3
	5. car/train	2	-	2
	6. don't know	1	-	1

Table 3.3

ALTERNATIVE PLANS OF STIMULATED RESPONDENTS AT FULL ECONOMY ($D) FARE

Total Stimulated Passengers 657

		Number	% of 657	%
A.	Instead of taking air trip now would have ...			
	1. taken air trip at a different time to the same place	202	31	31
	2. taken air trip now to a different place	33	5	5
	3. not taken an air trip at all at this time	422	64	64
B.	Would have gone to a different place (only those who answered 2 in A) -			
	1. in Canada	20	3	61
	2. outside Canada	11	2	33
	3. don't know	2	-	6
C.	Instead of taking air trip would have ... (only those who answered 3 in A)			
	1. stayed home	245	37	58
	2. gone to the same place by other means	143	22	34
	3. gone to a different place by different means	34	5	8
D.	Means of getting to place mentioned in C.3 or C.2			
	1. car	133	20	75
	2. bus	22	3	12
	3. train	14	2	8
	4. bus/train	5	1	3
	5. car/train	2	-	1
	6. don't know	1	-	1

planned to take their trip anyway and thus, their trip is not an extra one. It is, however, not known whether these respondents would have waited for a seat sale or were willing to pay a higher fare to travel by air at a different time of their choosing. Of the 657 respondents, 5% said they would have taken an air trip at the same time but to a different place; 64% said they would not have taken an air trip at this time.

One third of those who would not have taken an air trip at the higher fare indicated they would have travelled to the same place by a different means. Alternatively stated, 22% of all the stimulated passengers were diverted from surface transportation which was one of the stated objectives of introducing the product. Of those who would have travelled to the same place or another place by different means, 75% said they would have travelled by car and 12% would have travelled by bus.

3.4 Diversion From Surface Transport

All respondents were asked specifically if they had considered making their trip by car, bus, or train. As well, their reasons for considering/not considering these other modes of transport were investigated. Table 3.4 presents the responses to this line of inquiry.

Of all respondents, 19% considered travelling by car while 10% considered the bus and/or train. In addition, it was

Table 3.4

WHETHER RESPONDENTS CONSIDERED TAKING CAR/BUS/TRAIN AND REASONS FOR CONSIDERING/NOT CONSIDERING

Did you consider making this trip by ...

		Car	Bus and/or Train
Yes	No.	144	75
	%	19	10
No	No.	632	701
	%	81	90

	Car		Bus and/or Train	
Why did you decide to travel by air instead of _____?*	No.	%	No.	%
ticket price so low	82	54	25	46
save money/cheaper	31		23	
save time/faster	49	29	32	37
trip distance	12		7	
comfort	10	14	8	16
convenience	20		9	
no choice	5	2	1	1
Why didn't you consider travelling by _____?*				
ticket price so low	103	16	110	14
more expensive	29		25	
too slow	259	57	409	59
trip distance	202		156	
(un) comfortable	40	16	93	24
(in) convenience	91		135	
no choice	86	11	22	2

* Multiple responses were permitted by the respondents.

determined that 26% considered at least one of the three modes of surface transport.

The second part of Table 3.4 gives the reason(s) for considering/not considering the alternative modes. For people who did consider an alternative mode, the major reason stated for not utilizing that mode was the low price of the airline ticket. This accounted for 54% of the reasons given by those who had considered taking a car and 46% of the reasons by those who had considered the bus and/or train. The main reason identified by those who did not consider one of the surface modes was the time/distance factor.

It should be noted that the shortest trip length was 300 miles and that 87% of the respondents' trips were over 400 miles. Thus, the diversion from surface transport would not be expected to be large in this survey.

Chapter 4

FENCE ANALYSIS

4.1 Overview of Fences

Discount fares generally have travel conditions (fences) associated with them in an effort to limit the diversion from the regular Economy, non-discretionary market. For this product, travel conditions were as follows:

(a) Trip-related:

- limited capacity allocation to the deep discount fare traveller
- tickets were non-refundable
- no changes to reservations were permitted
- tickets had to be purchased no later than 14 days after reservations were confirmed and at least 14 days prior to the departure date
- minimum stay of first Saturday night
- maximum stay of 30 days

(b) Amenity-related:

- baggage was restricted to two carry-on pieces
- two pieces of checked baggage allowed at an

additional charge of $5 each (this fence did not apply to the Air Canada or CP Air passengers)

- no meal was provided for PWA passengers but they were able to purchase one for an additional $4.00 (Air Canada and CP Air passengers received meals on flights which normally offered meals.)

In order to evaluate the effectiveness of certain travel conditions, the respondents were asked if they were willing and able to accept various fences one at a time. Table 4.1 shows the percentage of respondents willing to accept each fence (assuming no change in the price which they paid for their flight).

Although 87% indicated they would still have taken the flight if no refund were possible (if the respondent cancelled his/her flight), it should be noted that this was an actual fence for this product thus indicating that 13% were perhaps unaware of this particular condition associated with their ticket. The respondents were least willing to accept longer minimum lengths of stay, with 75% and 37% willing to stay at least 6 and 13 nights, respectively.

While only 46% of the PWA passengers indicated that they would be willing to buy a meal at an extra cost of $4.00,

Table 4.1

PERCENTAGE OF RESPONDENTS WILLING AND ABLE TO TRAVEL AS FENCES ARE INTRODUCED INDIVIDUALLY

Total Respondents	776
Able and willing to travel if fare required that one ...	%
- Do without meal service during flight	92
- Buy meal at $4.00 over ticket price (PWA only)	46
- Reduce ticket price by $8.00 and do without meal (AC/CP only)	86
- Take this flight if there had being no money refunded if you cancelled your flight	87
- Stay at least 6 nights	75
- Stay at least 13 nights	37
- Book at least 21 days in advance	96

this question was probably perceived as an option by the respondents rather than a fence. In fact, doing without a meal was the second least prohibitive fence with 92% indicating that they would be willing to travel if no meal were provided.

The least objectionable fence to the respondents was the advance booking with 96% of the respondents willing to book at least 21 days in advance.

4.2 Response to Fences by Stimulated/Diverted Passengers

Table 4.2 cross-tabulates the response to selected fences according to stimulated/diverted classification of respondents at the three alternative fare levels. The most significant observation is that the percentage of respondents not accepting a particular fence is approximately the same for both stimulated and diverted respondents. The effect of this is that the stimulation/diversion ratio remains essentially unchanged as the fences are individually introduced. For example, consider the addition of a 21-day advance booking requirement. Without the fence, 85% of the respondents were stimulated at the $D fare level (see Table 3.1). With the addition of the fence and the subsequent proportionate exclusion of both stimulated and diverted respondents (those who are unwilling to accept the fence), the proportion of stimulated respondents remains the same i.e., 85%.

Table 4.2

PERCENTAGE OF STIMULATED/DIVERTED RESPONDENTS ACCEPTING/REJECTING INDIVIDUAL FENCES

FARE	DISTRIBUTION OF S/D RESPONDENTS[1] IF FARE REQUIRED ...	Diverted		Stimulated		Stimulation/ Diversion Ratio[5] for Respondents Accepting Fence
		Accept Fence	Reject Fence Travel at Higher Fare	Accept Fence	Reject Fence Don't Travel	
$B[2]	no refund if flight cancelled	88	12	77	23	4/96
	stay at least 6 nights	76	24	65	35	5/95
	stay at least 13 nights	38	62	33	67	5/95
	book at least 21 days in advance	96	4	100	0	5/95
$C[3]	no refund if flight cancelled	90	10	85	15	57/43
	stay at least 6 nights	79	21	73	27	56/44
	stay at least 13 nights	38	62	37	63	58/42
	book at least 21 days in advance	95	5	97	3	59/41
$D[4]	no refund if flight cancelled	89	11	87	13	85/15
	stay at least 6 nights	74	26	75	25	85/15
	stay at least 13 nights	41	59	37	63	84/16
	book at least 21 days in advance	96	4	96	4	85/15

1 Total number of respondents 776
2 Distribution of respondents by stimulation/diversion 5/95
3 Distribution of respondents by stimulation/diversion 58/42
4 Distribution of respondents by stimulation/diversion 85/15
5 Defined as the proportion of stimulated respondents accepting the fence and the proportion of diverted respondents accepting the fence.

4.3 Checked Baggage

PWA passengers were required to pay $5.00 for each piece of baggage checked whereas Air Canada and CP Air passengers did not have this requirement. Table 4.3 shows the distribution of the number of pieces of baggage checked disaggregated by carrier. A significant number of PWA respondents (27%) did not check any baggage compared to 8% and 10% of the Air Canada and CP Air respondents, respectively. The average number of pieces checked was 0.9, 1.3 and 1.2 for PWA, Air Canada and CP Air, respectively. Although the checked baggage was restricted to two pieces, a small number of passengers of each carrier exceeded that limit.

Table 4.3

NUMBER OF PIECES OF BAGGAGE CHECKED
BY RESPONDENTS BY CARRIER

Number of Pieces Checked	Air Canada		CP Air		PWA	
	Number of Respondents	Percent	Number of Respondents	Percent	Number of Respondents	Percent
0	20	8	25	10	74	27
1	144	60	161	62	172	62
2	63	26	64	25	24	9
3	9	4	8	3	6	2
4	3	1	2	1	1	-
TOTAL	239	100.0	260	100.0	277	100.0
AVERAGE NUMBER OF PIECES CHECKED		AIR CANADA	1.3			
		CP AIR	1.2			
		PWA	0.9			

Chapter 5

SUMMARY

The main objectives of this study were to investigate:

(a) whether travel was stimulated by the deep discount fares and whether there was any diversion both from higher fares and other modes of transport; and

(b) the effectiveness of the fences in screening out the non-discretionary traveller.

In light of these objectives, the major findings of the survey were:

(a) Fully 85% of the respondents surveyed would not have flown if they had been required to pay the regular Economy fare, i.e., these travellers were "stimulated" by having access to these lower fares. Approximately, 15% of the respondents indicated that because they were able to meet the conditions of travel associated with these deep discount fares, they were "diverted" from having to pay the regular Economy fare. This rate of diversion increased when the same comparison was

undertaken for two alternative intermediate discount fares (42% and 95%, respectively).

(b) With respect to stimulated passengers, 22% of the respondents who travelled because they did not have to pay the regular Economy fare would still have considered travelling to the same destination by a different mode of transportation had these discount fares not been available. Furthermore, 26% of all respondents indicated that they had considered making their trip by either car, bus or train.

(c) Of the respondents utilizing their discount fares, the larger proportion were travelling either to visit friends and relatives (65%) or for purposes of vacation/pleasure (22%). As only 13% of the respondents interviewed were travelling for business/work-related purposes, the conditions of travel (fences) associated with these deep discount fares appeared to be reasonably successful in effecting the planned market segmentation.

APPENDICES

Appendix A

SAMPLE DESIGN AND SURVEY METHODOLOGY

The target population consisted of all domestic scheduled air passengers utilizing PWA's No Frill Round Trip Excursion Fare (YE767), Air Canada's Round Trip Special Fare (E9) and CP Air's Special Round Trip Excursion Fares (HE737) from May 9, 1983 to June 20, 1983.

The survey population included all PWA, Air Canada and CP Air domestic scheduled air passengers travelling on the valid fares departing Vancouver, Calgary, Edmonton and Winnipeg International Airports from Monday to Friday, June 6, 1983 to June 10, 1983. The survey population differs from the target population in that it represents only one week during the whole seven-week fare offering and excludes those passengers departing from Regina and Saskatoon airports.

The frame utilized to access the survey population consisted of a list of all PWA, Air Canada and CP Air domestic scheduled flights departing the selected airports during the selected week carrying passengers with the qualifying fare. From this listing, an estimation of departing seats by flight by carrier was created as a proxy for qualifying passengers. The frame units differed from the units of the survey population as it was not possible to determine qualifying air passengers until actual departure.

Within this abbreviated time period and using available seats as the basic sample units, a judgemental sampling of the qualifying passengers on the flights of the three carriers was undertaken. A quota of 200 respondents was sought for each air carrier. The quota and its distribution amongst carriers was set so as:

a) to achieve an acceptable level of precision with regards to the estimates of stimulation and diversion, e.g., assuming a simple random sample, a sample size of 200 enables one to estimate a stimulation percentage of 80% within a range of 74.3-85.7%; and

b) to collect sufficient data for each carrier such that any significant difference amongst the passenger responses on the three carriers could be assessed.

Each quota cell of 200 was allocated in proportion to the total weekly capacity offered by each carrier to the various destinations available from the selected departure points during the selected week.

A target number of interview completions was set for each flight scheduled during the survey week. These targets were set with reference to the carrier quotas and with a view to

gaining a representative sampling of the YE767/E9/HE737 fares by day of week and by time of day. On the basis of the target number of completions by flight, interviewing personnel were deployed assuming that in the period between 45 and 15 minutes prior to a flight departure an interviewer might reasonably interview three passengers.

With interview staff so deployed, the actual distribution of the valid fares by flight (this distribution was unknown in advance of the survey period) was used to weigh the sample. Thus, on any one flight it was possible that there would be no interview completions if no passengers or a very small number of passengers were travelling on the valid fare. No effort was subsequently taken to compensate for the missed target number of completions by accessing the same flight, for example, in the following week. On the other hand, it was possible that the target number of completions would be surpassed (upwards to 5 completions were possible), if for example, many of the passengers on the flight were travelling on the valid fare and the screening time was kept to a minimum. Since the actual incidence of the valid fare was allowed to weigh the target sample, it is felt that the sample's representativeness of the population was improved.

The method of data collection consisted of personal interviews conducted in departure lounges at the selected airports by an independent market research firm, which was

retained by the Canadian Transport Commission. Table A1.1 provides a record of the disposition for qualifying and non-qualifying ticket holders during the survey period while Table A1.2 provides the distribution of the sample by carrier and flight number. Table A1.3 supplements Table A1.2 by providing by flight number, day-of-the-week detail for the completed interviews.

Table A1.1

RECORD OF CONTACTS

	Air Canada	CP Air	PWA	Total
Total Number of Contacts	1 481	1 089	574	3 144
Non-Qualifying Tickets	1 145	726	161	2 032
Economy Fare Tickets	569	308	112	939
Other Tickets*	576	418	49	1 043
Qualifying Tickets	336	363	413	1 112
Not Travelling on Flight	60	59	107	226
Works for Airline/Travel Agency	37	44	29	110
Total Completions	239	260	277	776

* Includes unknowns

Table A1.2

DISTRIBUTION OF SAMPLE BY CARRIER AND FLIGHT NUMBER

Flight Number	Departure Time	Number of Completions	Routing
PW700	07:05	97	Vancouver-Calgary-Regina-Winnipeg
PW702	16:10	21	Vancouver-Calgary
PW704	09:00	59	Vancouver-Edmonton-Saskatoon
PW701	08:00	19	Calgary-Vancouver
PW705	14:50	35	Edmonton-Vancouver
PW703	16:30	46	Winnipeg-Regina-Calgary-Vancouver
AC212	16:00	28	Vancouver-Calgary
AC214	16:45	20	Vancouver-Calgary
AC220	08:00	9	Vancouver-Edmonton
AC234	09:45	27	Vancouver-Regina
AC236	09:30	13	Vancouver-Saskatoon
AC202	08:30	23	Vancouver-Winnipeg
AC160	08:15	14	Calgary-Regina-Winnipeg
AC201	07:30	15	Calgary-Vancouver
AC251	08:35	28	Calgary-Vancouver
AC213	16:30	12	Calgary-Vancouver
AC222	14:50	3	Edmonton-Saskatoon-Winnipeg
AC227	15:00	12	Edmonton-Vancouver
AC253	14:50	13	Winnipeg-Calgary
AC293	16:45	11	Winnipeg-Calgary
AC167	14:20	11	Calgary-Winnipeg
CP050	08:00	13	Vancouver-Calgary
CP052	09:00	15	Vancouver-Calgary
CP056	18:00	13	Vancouver-Calgary
CP058	19:30	33	Vancouver-Calgary
CP042	10:00	33	Vancouver-Edmonton
CP046	18:00	17	Vancouver-Edmonton
CP034	19:00	6	Vancouver-Winnipeg
CP051	08:25	22	Calgary-Vancouver
CP057	16:30	14	Calgary-Vancouver
CP059	18:50	11	Calgary-Vancouver
CP053	21:00	11	Calgary-Vancouver
CP041	08:30	10	Edmonton-Vancouver
CP045	17:00	19	Edmonton-Vancouver
CP047	18:45	16	Edmonton-Vancouver
CP035	17:30	27	Winnipeg-Vancouver

Table A1.3

COMPLETIONS BY FLIGHT NUMBER AND DAY

FLIGHT	Thursday June 2	Friday June 3	Monday June 6	Tuesday June 7	Wednesday June 8	Thursday June 9	Friday June 10	TOTAL
AC212	0	0	4	5	7	7	5	28
AC214	0	0	6	5	0	5	4	20
AC220	0	0	1	3	1	0	4	9
AC234	0	0	6	4	5	6	6	27
AC236	0	0	3	3	2	2	3	13
AC202	0	0	5	3	6	5	4	23
AC160	0	2	3	3	2	2	2	14
AC201	0	0	4	4	1	3	3	15
AC251	0	6	7	4	6	2	3	28
AC213	0	0	3	3	3	3	0	12
AC222	0	0	0	0	0	1	2	3
AC227	1	0	4	0	2	3	2	12
AC253	0	0	5	3	1	2	2	13
AC293	0	2	1	1	2	2	3	11
AC167	0	0	2	4	2	2	1	11
CP50	0	0	3	3	3	1	3	13
CP52	0	0	3	3	2	3	4	15
CP56	0	0	1	2	3	5	2	13
CP58	0	0	6	5	2	9	11	33
CP42	0	0	5	6	9	6	7	33
CP46	0	0	2	3	3	4	5	17
CP34	0	0	1	2	0	3	0	6
CP51	0	0	4	2	3	6	7	22
CP57	0	0	2	3	3	4	2	14
CP59	0	0	1	1	0	5	4	11
CP53	0	0	3	1	2	5	0	11
CP41	0	0	2	2	2	2	2	10
CP45	0	0	5	4	3	3	4	19
CP47	0	0	5	3	4	1	3	16
CP35	0	3	8	2	0	5	9	27
PW700	0	8	19	14	19	17	20	97
PW702	0	0	2	4	1	9	5	21
PW704	2	0	10	9	10	12	16	59
PW701	0	0	4	5	0	5	5	19
PW705	7	0	7	5	6	5	5	35
PW703	0	0	11	8	8	11	8	46

Appendix B

FARE GRIDS

FARE GRID FOR PWA

Route	Fare			
	$A	$B	$C	$D
Calgary-Regina	79	99	157	242
Calgary-Vancouver	89	99	160	246
Calgary-Winnipeg	109	139	221	342
Edmonton-Saskatoon	79	89	135	208
Edmonton-Vancouver	99	109	176	270
Vancouver-Regina	119	149	238	366
Vancouver-Saskatoon	119	139	222	342
Vancouver-Winnipeg	179	189	303	466
Winnipeg-Regina	69	89	142	218

FARE GRID FOR AIR CANADA AND CP AIR

Route	Fare			
	$A	$B	$C	$D
Calgary-Regina	87	107	157	242
Calgary-Vancouver	97	107	160	246
Calgary-Winnipeg	117	147	221	340
Edmonton-Saskatoon	87	97	135	208
Edmonton-Vancouver	107	117	176	270
Vancouver-Regina	127	157	238	366
Vancouver-Saskatoon	127	147	222	342
Vancouver-Winnipeg	187	197	303	466
Winnipeg-Regina	77	97	142	218

Appendix C

QUESTIONNAIRE

NADIAN FACTS PASSENGER SURVEY C8661

1/4 5-1

VANCOUVER 6-1 AC/E9 7-1 JUNE _____ 8-6 FLIGHT NO: _____ 11/13
EDMONTON -2 CP AIR HE 737 -2 9-
CALGARY -3 PWA YE 767 -3 10- FLIGHT TIME: _____
TO: _____

Hello, I am _____ of Canadian Facts. We are talking to people leaving on the (AIRLINE, FLIGHT TIME) flight to (DESTINATIONS).

A. Are you travelling on that flight?

YES ☑
NO - TERMINATE AND RECORD

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		

B. And do you or does any member of your household work for an airline or travel agency?

NO ☐
YES - TERMINATE AND RECORD

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		

C. Are you travelling alone or with other people?

ALONE ☐ GO TO E WITH OTHERS ☐

D. And who would be the best person to talk to about the air travel arrangements which were made for this trip?

SELF ☐ OTHER ☐ IF NECESSARY REPEAT INTRODUCTION AND CONTINUE WITH E

E. May I look at the ticket you are using for this flight?

CHECK FARE BASIS ON TICKET. IT MUST BE:

AIR CANADA E 9 ☐ CP AIR HE 737 ☐ PWA YE 767 ☐

RECORD ALL OTHER CODES ON TALLY SHEET AND TERMINATE.

1. RECORD FROM QUALIFYING TICKET:

FARE (WITHOUT TAX) $_____ 14/16

DESTINATION: _____ 23-

DATE OF ISSUE: _____ 24-
MONTH / DAY 25-
26-

START DATE _____ 17-
MONTH / DAY 18-
19-

RETURN DATE _____ 20-
MONTH / DAY 21-
22-

BIN : TB/CT/Reg./B25620-2

2 a) Are you starting out or returning home on this flight?

Starting out .....27 - 1
Returning home.....- 2 GO TO Q 3

b) Are you going to use the return (second) half of your ticket or do you intend to discard it?

Use .....28 - 1
Discard..... - 2
Other (SPECIFY)
_____

3. Is your main reason for this trip:

Business.....29 - 1
Visiting friends and relatives..... - 2
Vacation or pleasure..... - 3
Other (SPECIFY)_____

4 a) Did you consider making this trip by car?

YES 30 - 1

b) Why did you decide to travel by air instead of by car?
RECORD ALL MENTIONS
TICKET PRICE SO LOW.....31 - 1
SAVE MONEY/CHEAPER.....32 - 1
SAVE TIME/FASTER.....33 - 1
TRIP DISTANCE.....34 - 1
COMFORT.....35 - 1
CONVENIENCE.....36 - 1
NO CHOICE.....37 - 1
Other (SPECIFY)
_____

NO - 2

c) Why didn't you consider travelling by car?
RECORD ALL MENTIONS
TICKET PRICE SO LOW.....31 - 2
MORE EXPENSIVE.....32 - 2
TOO SLOW .....33 - 2
TRIP DISTANCE .....34 - 2
(UN)COMFORTABLE.....35 - 2
(IN)CONVENIENCE.....36 - 2
NO CHOICE.....37 - 2
Other (SPECIFY)
_____

5 a) And did you consider making this trip by:

	YES	NO
Bus.....38	- 1	- 2
Train.....39	- 1	- 2

b) Why did you decide to travel by air instead of by bus/train?
RECORD ALL MENTIONS
TICKET PRICE SO LOW.....40 - 1
SAVE MONEY/CHEAPER .....41 - 1
SAVE TIME/FASTER .....42 - 1
TRIP DISTANCE.....43 - 1
COMFORT .....44 - 1
CONVENIENCE.....45 - 1
NO CHOICE.....46 - 1
Other (SPECIFY)_____

c) Why didn't you consider travelling by bus/train?
RECORD ALL MENTIONS
TICKET PRICE SO LOW .....40 - 2
BUS/TRAIN MORE EXPENSIVE.....41 - 2
BUS/TRAIN TOO SLOW .....42 - 2
TRIP DISTANCE.....43 - 2
(UN)COMFORTABLE .....44 - 2
(IN)CONVENIENCE.....45 - 2
NO CHOICE.....46 - 2
Other (SPECIFY)_____

6 a) IF PWA PASSENGER LOOK AT PINK CARD, IF AC/CP AIR LOOK AT YELLOW CARD

The cost of your ticket between AIRPORT and DESTINATION was A$. If your ticket had cost B$ and there was no better price available on any other airline, would you still have taken this air trip?

YES.....47 - 1
NO .....[- 2 GO TO Q 9 a)]

IF RESPONDENT TRAVELLING ALONE GO TO Q 7 a)

b) And under these conditions, how many of those travelling with you would still have taken this air trip? 48 -

NONE ☐ 1 2 3 4 5 6 7 8 OR MORE ALL ☐

7 a) And if the price of your ticket had been C$ would you still have taken this air trip?

YES .....49 - 1
NO .....[- 2 GO TO Q 9 a)]

IF RESPONDENT TRAVELLING ALONE GO TO Q 8 a)

b) And how many of those travelling with you would still have taken this air trip? 50 -

NONE ☐ 1 2 3 4 5 6 7 8 OR MORE ALL ☐

8 a) Finally, if the price of your ticket had been D$ would you still have taken this air trip?

YES .....51 - 1
NO.....[- 2 GO TO Q 9 a)]

IF RESPONDENT TRAVELLING ALONE GO TO Q 11

b) And how many of those travelling with you would still have taken this air trip? 52 -

NONE ☐ 1 2 3 4 5 6 7 8 OR MORE ALL ☐ [GO TO Q 11]

9 a) And instead of your air trip now, do you think that you would have

Taken an air trip at a different time, to the same place.....53 - 1 GO TO * BEFORE Q 10

Taken an air trip to a different place at this time..... - 2

OR Not have taken an air trip at all at this time..... - 3 GO TO Q 9 c)

b) Would you have gone to a different place

In Canada.....54 - 1 GO TO * BEFORE Q 10

OR Outside Canada ..... - 2

c) Instead of taking an air trip would you have:

Stayed at home.....55 - 1 GO TO * BEFORE Q 10

Gone to the same place by some other means..... - 2

OR Gone to a different place by some other means..... - 3

d) And would you have travelled by:

Car.....56 - 1

Bus..... - 2

Train..... - 3

* IF RESPONDENT TRAVELLING ALONE GO TO Q 11

10. And the others travelling with you, do you think that they would all have done the same as you or not?

Done the same .....57 - 1

Not done the same..... - 2

11. As you may know, there are always some conditions attached to air tickets like the one you are using today. I am going to read a list of such conditions. For each would you please tell me if you would have been both willing and able to accept it for this trip in order to get your A$ return air fare.

To have taken today's flight for A$ would you, yourself, have been both willing and able to:

	YES	NO
a) Take this flight if there had been no money refunded if you cancelled your flight...58	-1...	-2

IF ASKED ABOUT TRAVEL INSURANCE BEFORE ANSWERING You would be able to arrange travel insurance for this kind of flight if you wanted to.

b) Do without meal service during the flight.....59	-1...	-2

PWA ONLY

c) Would you buy a meal for $4 over and above your fare for this trip 60	-1...	-2 GO TO Q 12 a)

AC/CP AIR ONLY

d) If you could reduce your fare for this trip by $8 would you do without meals 61	-1...	-2

12 a) About how many days before starting your trip did you make the decision to take your trip?

NO. OF DAYS _____ 62-63-

b) And about how many days before starting your trip did you actually book your flight?

NO. OF DAYS _____ 64-65-

13. To have taken today's flight for A$ would you, yourself, have been willing to book and pay for your flight:

	YES	NO	
IF 14 TO 20 DAYS IN Q 12 b) → 21 days before leaving home?	66-1...	-2	GO TO Q 14
IF 21 TO 27 DAYS IN Q 12 b) → 28 days before leaving home?	67-1...	-2	
IF 28 TO 34 DAYS IN Q 12 b) → 35 days before leaving home?	68-1...	-2	
IF 35 TO 44 DAYS IN Q 12 b) → 45 days before leaving home?	69-1...	-2	

IF MORE THAN 45 DAYS → GO TO Q 14

70/75

DUP 1/4 [5-2]

14. To have taken today's flight for A$, would you, yourself, have been both able and willing to stay away on this trip for at least:

	YES	NO	
a) Six nights.....	6-1.....	-2	GO TO Q 15
b) Thirteen nights....	7-1.....	-2	

15. After paying for your ticket, did you make any changes to your time or date of travel?

YES.....8-1
NO.....-2

16 a) How many pieces of your own baggage did you check in for this flight?

NO. OF PIECES _____ 9-

AC/CP AIR GO TO Q 17

b) How much were you charged to check your baggage?

$_____ 10-

17 a) Not counting this trip, about how many different return air trips have you yourself taken in the past twelve months?

NONE ☐ GO TO ✱ BEFORE Q 18

2
NO. OF TRIPS 11-12-

IF ONLY 1 TRIP : Was that trip mainly: RECORD BELOW
IF 2 OR MORE TRIPS: About how many of those NO. OF TRIPS trips were mainly:

PURPOSE

b) For work or business reasons _____ 13-14-

c) To visit friends or relatives _____ 15-16-

d) For vacation or pleasure _____ 17-18-

MUST ADD TO TOTAL IN Q 17 _____

✱ IF RESPONDENT TRAVELLING ALONE GO TO Q 19

18 a) How many people including yourself are travelling in your party today?

NO. IN PARTY 19-20-

b) How many persons under the age of 18 years are travelling with you today?

NONE ☐ GO TO Q 19

TOTAL NO. UNDER 18 21-22-

c) How many are between 12 and 17 years ?

NO. 12 TO 17 23-24-

d) How many between 2 and 11 years?

NO. 2 TO 11 25-26-

e) And how many under the age of 2 years?

NO. UNDER 2 27-28-

BASIC DATA

And now just a few questions to help classify your answers:

Is your age range:

21 or under .....29 - 1
22 - 29..... - 2
30 - 39..... - 3
40 - 49..... - 4
50 - 59..... - 5
60 or older..... - 6

20. And what is the last grade of education which you completed?

NO FORMAL SCHOOLING.....30 - 1
GRADE SCHOOL..... - 2
SOME HIGH SCHOOL..... - 3
FINISHED HIGH SCHOOL..... - 4
SOME COMMUNITY COLLEGE/CEGEP..... - 5
FINISHED COMMUNITY COLLEGE/CEGEP... - 6
SOME UNIVERSITY..... - 7
COMPLETED UNIVERSITY..... - 8
ANY POST GRADUATE..... - 9

21. HAND BLUE CARD Which letter best describes your total family income before taxes in 1982?

A .....31 - 1
B ..... - 2
C ..... - 3
D ..... - 4
E ..... - 5
F ..... - 6
REFUSED ..... - 7

MALE .....32 - 1

FEMALE..... - 2

_____ _____

INTERVIEWER'S NAME EMPLOYEE NUMBER

WORKING PAPER · DOCUMENT DE TRAVAIL

Canadian Transport Commission
Research Branch

Commission canadienne des transports
Direction de la recherche

Enquête sur le tarif excursion B-767

DT 40-85-14

Canada

ENQUÊTE SUR LE TARIF EXCURSION B-767

(traduction)

par R. Hakka

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS
Direction de la recherche
Études du transport des passagers
Document de travail n° 40-85-14
Août 1985

Premier tirage, novembre 1985

Commission canadienne des transports
15, rue Eddy, 15e ét., Ottawa-Hull K1A 0N9

©Droits de la Couronne réservés, 1985
(Commission canadienne des transports)
Citations et reproductions partielles
permises avec reconnaissance de la source.

Imprimé au Canada

Commission canadienne des transports | Canadian Transport Commission

PRÉFACE

Depuis 1977, les transporteurs aériens canadiens imaginent et commercialisent des tarifs réduits pour les vols effectués à l'intérieur du Canada, afin de tirer parti de l'évolution de la réglementation du transport aérien et pour s'attaquer plus efficacement à la concurrence croissante qui caractérise maintenant ce marché. La Commission canadienne des transports a suivi la situation et pour mieux comprendre les caractéristiques des tarifs aériens réduits, elle a fait procéder à plusieurs études de marché.

En mai 1983, la compagnie Pacific Western Airlines Ltd. (PWA) lançait son tarif excursion aller retour "No Frills" (c'est-à-dire un tarif ne donnant droit qu'à un minimum de services) sur tous les vols qu'elle exploitait au moyen des B-767 qu'elle venait d'acquérir. Ce tarif très réduit visait à attirer un plus grand nombre de voyageurs aériens et à détourner les passagers qui, autrement, auraient utilisé les divers transports de surface. CP Air réagit officiellement auprès des autorités de réglementation en soutenant que ce tarif ne provoquerait pas une stimulation du marché suffisante pour compenser le manque à gagner provoqué par la chute des tarifs.

Le présent rapport explique l'étude de marché qui a porté sur le tarif "No Frills" de PWA ainsi que sur les tarifs pratiqués par CP Air (tarif excursion aller retour spécial) et Air Canada (tarif aller retour spécial) pour faire concurrence à PWA. Il contient une description de la méthode d'enquête suivie ainsi que des principales conclusions qui s'en sont dégagées. L'enquête sur le terrain a été effectuée par un bureau indépendant d'études de marché, Canadian Facts. Elle fait suite à d'autres enquêtes d'une même série ayant porté sur les tarifs aériens réduits suivants: Aérobus, Skysaver Un aller/deux jours, le solde de places de fin de semaine et les vols d'affrètement avec réservation anticipée.

Le présent rapport a été préparé par le personnel de la Direction générale des études du transport des passagers qui est un service de la Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports. Les opinions qui y sont émises sont celles des auteurs et ne traduisent pas nécessairement le point de vue de la Commission.

Le directeur exécutif
de la Direction de la recherche,

R. Lake

Canada

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1	INTRODUCTION	1
	1.1 Historique	1
	1.2 Objectifs	4
	1.3 Méthodologie	5
Chapitre 2	CARACTÉRISTIQUES	7
	2.1 Caractéristiques du voyage	7
	2.2 Profil démographique des répondants	10
	2.3 Groupes de passagers	12
Chapitre 3	ANALYSE DE LA STIMULATION ET DE LA DIVERSION	15
	3.1 Stimulation et diversion des répondants	15
	3.2 Stimulation/diversion des autres passagers	18
	3.3 Plans de rechange pour les répondants stimulés	18
	3.4 Diversion des passagers qui auraient utilisé les transports de surface	22
Chapitre 4	EFFETS DES RESTRICTIONS DONT LES TARIFS ÉTAIENT ASSORTIS	25
	4.1 Description générale des restrictions	25
	4.2 Réaction aux barrières des passagers stimulés/détournés	28
	4.3 Bagages enregistrés	30
Chapitre 5	RÉSUMÉ	33
APPENDICES		35
A	Conception de l'échantillon et méthodologie de l'enquête	37
B	Grilles des tarifs	45
C	Questionnaire	49
TABLEAUX		
2.1	Caractéristiques des voyages par transporteur	8

2.2	Profil démographique des répondants	11
2.3	Caractéristiques des groupes de passagers (GP)	13
3.1	Stimulation/diversion des répondants, par raison principale du voyage	17
3.2	Autres voyages qu'auraient faits les répondants stimulés au tarif C $	19
3.3	Autres voyages qu'auraient faits les répondants stimulés au tarif économie régulier D $	20
3.4	Répondants qui avaient envisagé de voyager en automobile/autocar/train et raisons de leur choix	23
4.1	Pourcentage des répondants disposés à voyager et en mesure de le faire malgré les diverses restrictions	27
4.2	Pourcentage des répondants stimulés/détournés et acceptant/refusant les diverses barrières	29
4.3	Nombre d'articles de bagage enregistrés par répondant et par transporteur	31

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 Historique

Le 9 mai 1983, la compagnie Pacific Western Airways Ltd. (PWA) met en service un avion à fuselage large, le Boeing 767 (B-767), pour exploiter certains de ses vols entre Winnipeg, Regina, Saskatoon, Calgary, Edmonton et Vancouver. Cet avion remplace le B-737 et, avec ses 225 places, permet à PWA de doubler sa capacité sur les vols en question.

Afin d'utiliser au mieux cette capacité accrue, PWA imagine plusieurs nouveaux tarifs en vue de stimuler le trafic dans les marchés où ils seraient appliqués. En plus des programmes de coupons de réduction créés à l'intention des passagers voyageant en classe économie, PWA dépose, le 15 mars 1983, une demande d'approbation d'un tarif très réduit, le tarif excursion aller retour ne donnant droit qu'à un minimum de services à bord, soit le YE767 (tarif "No Frills"), qui prendra effet le 9 mai 1983 sur tous les services B-767. PWA indique, dans sa demande au Comité des transports aériens, que ces vols visent à attirer les personnes voyagant par divers modes de transport de surface. C'est pourquoi les tarifs ont été fixés à des niveaux qui permettront à PWA de concurrencer les services

d'autocar dans les marchés qu'elle dessert avec ses B-767, et comportent des réductions comprises entre 62 et 68 % par rapport aux tarifs économie réguliers. Afin de ne pas porter trop atteinte à ces derniers, les tarifs YE767 comporteront un certain nombre de restrictions (barrières), comme suit:

a) Barrières relatives au voyage

(i) capacité limitée sur le B-767 (dans sa demande, PWA indique que le nombre de sièges que le transporteur mettra à la disposition des passagers voyageant à ce tarif sur un vol donné sera déterminé par le transporteur en tenant compte de la charge totale de passagers à bord de chaque vol);

(ii) billets non remboursables, sauf en cas de maladie ou de décès;

(iii) interdiction de modifier la réservation;

(iv) obligation d'achat anticipé 14 jours avant le départ et achat du billet dans les 14 jours suivant la date de la confirmation de la réservation et au moins 14 jours avant le départ du point d'origine;

(v) obligation de ne pas faire le voyage de retour avant le premier samedi soir; et

(vi) séjour à la destination limité à 30 jours.

b) Barrières relatives au confort

(i) franchise limitée à deux bagages à main de dimensions réglementaires. Possibilité de faire enregistrer deux autres articles de bagage moyennant un supplément de 5 $ par article; et

(ii) paiement d'un supplément pour les repas et les divertissements audio-visuels.

Le 21 mars 1983, CP Air Ltd. dépose un avis d'opposition au tarif YE767. Cette compagnie soutient, entre autres, qu'en raison de l'ampleur de la réduction proposée par PWA, ce tarif ne stimulera pas le marché au point de compenser la diminution des recettes tirées des tarifs plus élevés.

Le 18 avril 1983, le Comité des transports aériens ne désapprouve pas le tarif YE767 mais décrète qu'il expirera le 20 juin 1983. Il ne désapprouve pas non plus les tarifs correspondants proposés par Air Canada et CP Air sur leurs services concurrentiels pendant la même période. Les tarifs

aller retour spécial (HE737) de CP Air et excursion aller retour spécial d'Air Canada (E9) deviennent donc disponibles sur certains vols entre des points desservis par les nouveaux B-767 de PWA. Alors que l'heure de départ de ces vols coïncide avec celles des B-767 de PWA, les tarifs pratiqués par Air Canada et CP Air sont de 8 $ supérieurs à ceux de PWA car ils donnent droit au service de repas et à une franchise de bagages.

Le 28 avril 1983, PWA demande l'approbation d'un tarif YE767 révisé à compter du 21 juin 1983, pour une période d'un an. Le tarif a été profondément remanié: la réduction qui était de 62 à 68 % ne sera plus que de 57 à 60 %, la réservation devra être faite au moins 28 jours à l'avance et le séjour ne pourra pas dépasser 60 jours.

1.2 Objectifs

Le tarif aller retour "No Frills" de PWA, valide jusqu'au 20 juin 1983, ainsi que le tarif révisé demandé, qui doit prendre effet après le 20 juin 1983, comportent des réductions qui, pour l'époque, sont jugées inhabituellement élevées pour la saison de pointe et la saison intermédiaire. PWA s'attend à ce que ces tarifs très réduits stimulent une nouvelle demande très prononcée en détournant des passagers qui, autrement, emprunteraient les transports de surface et en incitant le grand public à voyager davantage. Afin d'évaluer ces

arguments et de compléter son corpus de renseignements déjà disponibles sur les tarifs aériens réduits en général, une enquête portant sur le tarif "No Frills" de PWA et les tarifs concurrents d'Air Canada et de CP Air sera entreprise. Cette enquête aura deux objectifs:

a) évaluer l'incidence de ces tarifs des points de vue de la stimulation et de la diversion du trafic (par rapport aux modes de transport de surface et aux tarifs aériens plus élevés); et

b) évaluer l'efficacité des restrictions (barrières) dont les tarifs réduits sont assortis.

1.3 Méthodologie

La Commission canadienne des transports a retenu les services d'un bureau indépendant d'études de marché. Celui-ci devait procéder à une enquête dans les salles de départ des aéroports en interrogeant les passagers détenteurs des billets à l'étude. Les entrevues ont été menées du 6 au 10 juin 1983 aux aéroports internationaux de Vancouver, Calgary, Edmonton et Winnipeg. La conception de l'échantillon et la méthode suivie pour mener l'enquête sont expliquées plus en détail à l'appendice A. Le questionnaire d'enquête est reproduit à l'appendice C.

Chapitre 2

CARACTÉRISTIQUES

2.1 Caractéristiques du voyage

Le tableau 2.1 contient une ventilation par transporteur aérien des caractéristiques des voyages entrepris par les répondants*. Le produit étant destiné au voyageur discrétionnaire souhaitant faire un voyage d'agrément, il n'a pas été surprenant de noter que, globalement, 87 % des répondants voyageaient pour visiter des parents ou des amis (catégorie VPA) (65 %), ou faisaient un voyage de vacances ou d'agrément (22 %). En revanche, 13 % seulement voyageaient pour affaires. Ces pourcentages étaient pratiquement les mêmes pour les trois transporteurs.

Une caractéristique variait cependant chez les trois transporteurs: le nombre moyen de jours avant le départ auquel la décision de voyager avait été prise (50,5 jours, globalement). La moyenne calculée pour PWA était supérieure à celles d'Air Canada et de CP Air. Cela s'explique peut-être par le fait que

---

* Les répondants se répartissent comme suit: 239 pour Air Canada, 260 pour CP Air et 277 pour PWA. Ces nombres peuvent cependant varier d'un tableau à l'autre en raison de l'invalidité des champs de certains questionnaires.

Tableau 2.1

CARACTÉRISTIQUES DES VOYAGES PAR TRANSPORTEUR

	Air Canada	CP Air	PWA	Total
Nombre total des répondants	237	258	272	767
Raison principale du voyage	%	%	%	%
Travail ou affaires	14	10	14	13
VPA	68	62	64	65
Vacances ou agrément	18	26	21	22
Affaires et vacances ou agrément	-	2	-	1
Affaires et VPA	-	-	1	-
VPA et vacances ou agrément	-	-	-	-
Nombre de jours avant le départ auquel la décision de voyager a été prise	%	%	%	%
De 1 à 13	-	-	-	-
De 14 à 20	11	10	9	10
De 21 à 44	50	48	40	46
De 45 à 59	7	12	10	10
Plus de 60	31	31	42	35
Moyenne	48,4	48,5	54,3	50,5
Médiane	30	35	45	39
Nombre de jours avant le départ auquel la réservation a été faite	%	%	%	%
De 1 à 13	1	1	-	1
De 14 à 20	29	28	23	26
De 21 à 28	18	20	13	17
De 29 à 44	39	37	30	35
De 45 à 59	7	9	14	10
Plus de 60	5	5	20	11
Moyenne	27,9	28,5	35,5	30,8
Médiane*	30	30	30	30
Nombre de nuits passées en voyage	%	%	%	%
De 1 à 6	47	52	52	50
De 7 à 13	38	38	32	36
De 14 à 20	11	6	10	9
Plus de 21	5	3	6	5
Moyenne	8,4	7,6	8,2	8,0
Médiane	7	6	6	6
Changements apportés à la réservation originale	%	%	%	%
Oui	5	5	3	4
Non	95	95	97	96
Utilisation du billet retour	%	%	%	%
Billet utilisé	97	99	98	98
Non utilisé	3	1	1	2
Ne savaient pas	-	-	-	-

Remarques: a) Les pourcentages étant arrondis, le total de chaque colonne n'est pas nécessairement égal à 100.
b) Toutes les médianes sont indéterminées.

* Ces médianes sont les mêmes que le mode pour chaque distribution.

PWA avait été le premier transporteur à imaginer ce produit et avait été imité ultérieurement par les deux autres transporteurs.

Pour ce qui est du nombre de jours avant le départ auquel la réservation a été faite, la moyenne globale a été de 30,8 jours. De plus, même si seulement 1 % des répondants avaient réservé leur place à la date limite, c'est-à-dire 14 jours avant la date de leur départ, 73 % l'avaient réservée au moins 21 jours à l'avance.

En raison des restrictions de séjour minimal dont ces tarifs étaient assortis, le passager ne pouvait faire son voyage de retour avant la nuit du premier samedi de son voyage. Il devait aussi le faire dans les 30 jours suivant le jour du départ. Il a résulté de ces deux barrières que le nombre moyen de jours passés en voyage, pour l'ensemble des répondants, a été de 8,0, 50 % d'entre eux n'ayant pas passé plus de 6 nuits à leur destination. Bien qu'il était interdit de modifier les réservations initiales, 4 % des répondants ont dit qu'ils avaient changé l'heure et la date de leur voyage.

Quatre-vingt-dix-huit pour cent des répondants qui avaient l'intention d'utiliser le coupon de retour de leur billet l'ont effectivement utilisé. Ainsi, bien que pour le même trajet, le billet aller retour ait coûté moins cher que le billet simple en classe économie, les répondants n'avaient pas acheté

leur billet à tarif réduit pour faire une économie sur le prix d'un billet aller seulement.

2.2 Profil démographique des répondants

Le tableau 2.2 illustre le profil démographique des répondants, pour les trois transporteurs à l'étude. Les principales caractéristiques démographiques de la population des répondants peuvent être résumées comme suit:

a) deux tiers des répondants étaient du sexe féminin;

b) la moitié des répondants appartenaient à l'un des deux groupes d'âge 22-29 ans (26 %) et plus de 60 ans (23 %);

c) parmi tous les répondants, 53 % avaient entrepris ou achevé des études universitaires ou collégiales;

d) parmi tous ceux qui ont accepté de répondre à la question posée au sujet du revenu, 32 % avaient un revenu familial, avant l'impôt, de 20 000 dollars ou moins, et 44 % avaient un revenu compris entre 20 000 et 40 000 dollars; et

Tableau 2.2

PROFIL DÉMOGRAPHIQUE DES RÉPONDANTS

Nombre total de répondants	776
Sexe	%
Hommes	34
Femmes	66
Âge	
21 ans ou moins	4
22 à 29 ans	26
30 à 39 ans	19
40 à 49 ans	13
50 à 59 ans	15
60 ans ou plus	23
Scolarité	
Jamais scolarisés	0
Études primaires partielles ou achevées	4
Études secondaires partielles	13
Études secondaires achevées	30
Études collégiales/cégep partielles	6
Études collégiales/cégep achevées	9
Études universitaires partielles	13
Études universitaires achevées	16
Études post-universitaires partielles ou achevées	9
Revenu familial total pour 1982, avant l'impôt	
15 000 $ ou moins	19
Plus de 15 000 $ et jusqu'à 20 000 $	13
Plus de 20 000 $ et jusqu'à 30 000 $	23
Plus de 30 000 $ et jusqu'à 40 000 $	21
Plus de 40 000 $ et jusqu'à 50 000 $	10
Plus de 50 000 $	13
Nombre de voyages par avion dans les 12 mois précédents	
Aucun	30
Un	21
Deux	15
Trois	13
Quatre	6
Plus de quatre	15
Raisons des voyages par avion dans les 12 mois précédents	
Travail ou affaires	50
Visite à des parents ou à des amis (VPA)	25
Vacances ou agrément	25

e) trente pour cent des répondants n'avaient pas pris l'avion au cours des 12 derniers mois, 20 % l'avaient pris une fois et 49 %, au moins deux fois. La moitié des voyages antérieurs avaient été des voyages d'affaires ou travail; l'autre moitié était composée en proportions égales de voyages VPA et de voyages de vacances ou d'agrément.

2.3 Groupes de passagers

Le tableau 2.3 contient des renseignements, combinés pour les trois transporteurs, sur la ventilation par nombre et par âge des groupes de passagers (GP) que chaque répondant représentait. Les 775 répondants parlaient au nom de 1 180 passagers quand on tenait compte des personnes qui les accompagnaient. La taille des groupes était la suivante: 63 % des répondants voyageaient seuls, 29 % étaient accompagnés d'une autre personne et les 8 % restants faisaient partie d'un groupe d'au moins trois personnes.

Tableau 2.3

CARACTÉRISTIQUES DES GROUPES DE PASSAGERS (GP)

Nombre total de GP	775

Nombre de GP ventilés selon le nombre de passagers qui les composent

Un passager	488
Deux passagers	226
Trois passagers	36
Quatre passagers	16
Cinq passagers	4
Six passagers	2
Sept passagers	0
Plus de sept passagers	3

Ventilation des passagers selon leur âge et le nombre de personnes constituant leur groupe

Nombre de personnes dans le groupe	Moins de 2 ans	2 à 11 ans	12 à 21 ans	Plus de 21 ans	Total
Un passager	0	0	22	466	488
Deux passagers	18	10	7	417	452
Trois passagers	13	8	4	83	108
Quatre passagers	5	11	6	42	64
Cinq passagers	1	9	4	15	20
Six passagers	2	5	0	5	12
Sept passagers	0	0	0	0	0
Plus de sept passagers	0	0	0	36	36
Total	39	34	43	1 064	1 180

Chapitre 3

ANALYSE DE LA STIMULATION ET DE LA DIVERSION

3.1 Stimulation et diversion des répondants

Pour classer les répondants dans la catégorie des voyageurs "stimulés" ou des voyageurs "détournés" par les tarifs très réduits YE767, HE737 ou E9 (désignés par le tarif A $ dans le présent rapport), il leur était demandé s'ils auraient tout de même fait leur voyage à des tarifs supérieurs spécifiés. Ceux qui ont répondu par la négative à cette question ont été considérés comme ayant été stimulés par le tarif A $, c'est-à-dire qu'ils n'auraient pas voyagé au tarif immédiatement supérieur et que le tarif inférieur les avait attirés et convaincus de voyager. Lorsqu'ils répondaient à cette question par l'affirmative, ils étaient classés dans la catégorie des voyageurs détournés par le tarif A $ au détriment du tarif immédiatement supérieur, ce qui signifiait qu'ils auraient tout de même voyagé à ce dernier.

Ceci étant posé, il a été demandé aux répondants s'ils auraient voyagé à trois tarifs plus élevés. Le plus bas de ces trois tarifs (désigné par B $) n'était que légèrement supérieur au tarif A $ effectivement payé par le répondant et correspondait au nouveau tarif très réduit offert sur les routes à l'étude

après le 20 juin 1983. Le tarif immédiatement supérieur à B $ (tarif C $) représentait un tarif réduit moyen (d'environ 25-35 % inférieur au tarif régulier en classe économie). Enfin, le plus élevé de ces trois tarifs (D $) était le tarif régulier en classe économie. (Voir les grilles de tarifs à l'appendice B.)

Dans le contexte de l'analyse qui précède, les répondants de tous les transporteurs ont été rangés dans les catégories "stimulés" ou "détournés", pour les divers niveaux de tarifs, de la manière illustrée au tableau 3.1.

La diversion élevée (95 %) par rapport au tarif B $ n'est pas surprenante car B $ n'était que légèrement supérieur à A $, tarif que les répondants avaient effectivement payé. Il y a eu une diversion de 42 % par rapport au tarif médian, C $, et de 15 % par rapport à D $. (Il convient de noter à cet égard que les pourcentages pour les trois transporteurs étaient à peu près du même ordre.)

Le tableau 3.1 donne aussi les résultats de la stimulation et de la diversion en fonction de la principale raison du voyage. Il ressort de ce tableau que pour chaque augmentation de tarif, la proportion des répondants détournés qui voyageaient pour affaires ou pour leur travail était passée de 13 % au tarif B $ à 20 % au tarif C $ et, enfin, à 31 % au tarif D $. Il faut en déduire que si le produit avait attiré un certain nombre de passagers voyageant pour affaires (13 % de tous

Tableau 3.1

STIMULATION/DIVERSION DES RÉPONDANTS, PAR RAISON PRINCIPALE DU VOYAGE

	Si le tarif successif le plus bas est:					
	B $		C $		D $	
	Stimulés	Détournés	Stimulés	Détournés	Stimulés	Détournés
Nombre des répondants stimulés/détournés	40	736	453	323	659	117
Pourcentage des répondants stimulés/détournés	5	95	58	42	85	15
Raison principale du voyage	%	%	%	%	%	%
Affaires ou travail	3	13	7	20	9	31
VPA	68	64	69	57	67	51
Vacances ou agrément	30	21	23	20	23	14
Affaires et vacances	-	1	-	2	-	3
Affaires et VPA	-	-	-	-	-	-
VPA et vacances	-	-	-	-	-	1

les répondants), ces passagers étaient moins influencés que les autres répondants par le niveau du tarif.

3.2 Stimulation/diversion des autres passagers

Pour chaque tarif envisagé, il a été supposé que si un répondant avait été stimulé, les personnes voyageant avec lui l'avaient été également. Il a cependant été demandé aux répondants détournés (c'est-à-dire ceux qui étaient disposés à voyager aux tarifs supérieurs) si les personnes qui les accompagnaient auraient été détournées elles aussi. Les ratios stimulation/diversion pour le groupe dont faisait partie le répondant ont été de 7/93, 63/37 et 87/13 aux tarifs B $, C $ et D $, respectivement. Ces taux de stimulation ne sont que légèrement supérieurs à ceux qui ont été calculés pour les répondants seulement.

3.3 Plans de rechange pour les répondants stimulés

Les tableaux 3.2 et 3.3 récapitulent les réponses des répondants stimulés (c'est-à-dire ceux qui n'auraient pas emprunté le vol à un tarif supérieur), par rapport aux tarifs C $ et D $ respectivement. Comme les résultats sont les mêmes pour ces deux niveaux de tarif, l'analyse qui suit portera uniquement sur les pourcentages calculés pour le tarif D $.

Tableau 3.2

AUTRES VOYAGES QU'AURAIENT FAIT LES RÉPONDANTS STIMULÉS AU TARIF C $

Total des répondants stimulés: 452

	Nombre	Pourcentage des 452	%
A. Nombre de ceux qui, au lieu de faire ce voyage ...			
1. auraient fait le même voyage mais à un moment différent	123	27	27
2. auraient voyagé en avion au même moment mais vers une destination différente	18	4	4
3. n'auraient pas voyagé en avion à ce moment	311	69	69
B. Auraient voyagé vers une autre destination (uniquement pour ceux qui ont répondu 2 à la question A)			
1. au Canada	8	2	44
2. à l'étranger	8	2	44
3. ne savaient pas	2	-	12
C. Au lieu de voyager en avion ... (uniquement pour ceux qui ont répondu 3 à la question A)			
1. seraient restés chez eux	179	40	58
2. seraient allés au même endroit par un autre mode de transport	103	23	33
3. seraient allés ailleurs par un autre mode de transport	29	6	9
D. Moyen de transport qu'auraient utilisé ceux qui ont répondu par C.3 ou C.2			
1. automobile	99	22	75
2. autocar	16	4	12
3. train	10	2	8
4. autocar/train	4	1	3
5. automobile/train	2	-	2
6. ne savaient pas	1	-	1

Tableau 3.3

AUTRES VOYAGES QU'AURAIENT FAIT LES RÉPONDANTS STIMULÉS AU TARIF ÉCONOMIE RÉGULIER D $

Total des répondants stimulés: 657

	Nombre	Pourcentage des 657	%
A. Nombre de ceux qui, au lieu de faire ce voyage ...			
1. auraient fait le même voyage mais à un moment différent	202	31	31
2. auraient voyagé en avion au même moment mais vers une destination différente	33	5	5
3. n'auraient pas voyagé en avion à ce moment	422	64	64
B. Auraient voyagé vers une autre destination (uniquement pour ceux qui ont répondu 2 à la question A)			
1. au Canada	20	3	61
2. à l'étranger	11	2	33
3. ne savaient pas	2	-	6
C. Au lieu de voyager en avion ... (uniquement pour ceux qui ont répondu 3 à la question A)			
1. seraient restés chez eux	245	37	58
2. seraient allés au même endroit par un autre mode de transport	143	22	34
3. seraient allés ailleurs par un autre mode de transport	34	5	8
D. Moyen de transport qu'auraient utilisé ceux qui ont répondu par C.3 ou C.2			
1. automobile	133	20	75
2. autocar	22	3	12
3. train	14	2	8
4. autocar/train	5	1	3
5. automobile/train	2	-	1
6. ne savaient pas	1	-	1

Si le tarif disponible le plus bas avait été D $, 657 répondants (85 % de l'échantillon) n'auraient pas fait le voyage qu'ils entreprenaient; cependant, 31 % d'entre eux ont précisé qu'ils auraient fait le même voyage par avion mais à une autre heure ou à une autre date. On peut considérer que ces passagers sont en réalité des passagers détournés (dans le temps) plutôt que stimulés, étant donné qu'ils avaient l'intention de faire le même voyage à un autre moment, si bien que leur voyage n'est pas un voyage supplémentaire pour lequel ils auraient été stimulés. Il est toutefois impossible de déterminer si ces répondants auraient attendu un solde des places ou s'ils étaient disposés à payer un tarif supérieur pour voyager par avion à un moment qu'ils auraient pu choisir. Sur ces 657 répondants, 5 % ont dit qu'ils auraient fait un voyage par avion au même moment mais vers une autre destination; 64 % n'auraient pas voyagé par avion à ce moment.

Un tiers de ceux qui n'auraient pas voyagé au tarif supérieur ont dit qu'ils se seraient rendus à la même destination mais par un autre mode de transport. En d'autres termes, 22 % de tous les passagers stimulés ont été dissuadés de voyager par un transport de surface, ce qui constituait un des objectifs de l'introduction du nouveau tarif. Soixante-quinze pour cent de ceux qui se seraient rendus à la même destination ou à une autre destination par un autre mode de transport auraient voyagé en automobile et 12 % en autocar.

3.4 Diversion des passagers qui auraient utilisé les transports de surface

Il a été expressément demandé à tous les répondants s'ils avaient envisagé de faire leur voyage en automobile, en autocar ou en train et pour quelles raisons ils avaient ou n'avaient pas envisagé de le faire. Le tableau 3.4 récapitule les réponses à ces questions.

Dix-neuf pour cent de tous les répondants avaient envisagé de faire leur voyage en automobile et 10 % en autocar ou en train. Il a été déterminé de plus que 26 % avaient envisagé d'utiliser un de ces trois modes de transport sans savoir exactement lequel.

Les raisons pour lesquelles un autre mode de transport avait ou n'avait pas été envisagé sont récapitulées dans la deuxième partie du tableau 3.4. Ceux qui avaient fait un tel projet mais qui avaient changé d'avis avaient surtout été motivés par la modicité du prix du billet d'avion (54 % de ceux qui avaient pensé faire leur voyage en automobile et 46 % de ceux qui auraient pris l'autocar ou le train). Ceux qui n'avaient jamais envisagé de voyager par un mode de transport de surface avaient rejeté cette possibilité essentiellement à cause de la durée et de la distance de leur voyage.

Tableau 3.4

RÉPONDANTS QUI AVAIENT ENVISAGÉ DE VOYAGER EN AUTOMOBILE/AUTOCAR/TRAIN ET RAISONS DE LEUR CHOIX

Aviez-vous envisagé de voyager ...

		En automobile	En autocar et/ou en train
Oui	Nombre	144	75
	%	19	10
Non	Nombre	632	701
	%	81	90

	Automobile		Autocar et/ou en train	
	Nombre	%	Nombre	%
Pourquoi avez-vous décidé de voyager en avion plutôt qu'en _____?*				
- niveau particulièrement bas du tarif	82		25	
- économie/moins cher	31	54	23	46
- pour gagner du temps/plus rapide	49		32	
- distance	12	29	7	37
- confort	10		8	
- commodité	20	14	9	16
- pas de choix possible	5	2	1	1
Pourquoi n'avez-vous pas envisagé de voyager en _____?*				
- niveau particulièrement bas du tarif	103		110	
- plus cher	29	16	25	14
- trop lent	259		409	
- distance	202	57	156	59
- (in)confort	40		93	
- (pas) commode	91	16	135	24
- pas de choix possible	86	11	22	2

* Les répondants pouvaient donner plusieurs réponses à ces questions.

Il convient de noter que le trajet le plus court était de 300 milles et que 87 % des voyages des répondants dépassaient 400 milles. C'est pourquoi il ne fallait pas s'attendre à ce que les tarifs à l'étude aient détourné un grand nombre des personnes qui avaient envisagé de voyager par un transport de surface.

Chapitre 4

EFFETS DES RESTRICTIONS DONT LES TARIFS ÉTAIENT ASSORTIS

4.1 Description générale des restrictions

De manière générale, les tarifs réduits sont assortis de restrictions (barrières) pour limiter le plus possible la diversion des passagers qui paient le tarif régulier de classe économie, c'est-à-dire les passagers non discrétionnaires. Le produit faisant l'objet de l'enquête était assorti des restrictions suivantes:

a) Barrières relatives au voyage

- capacité disponible limitée;
- billets non remboursables;
- interdiction de modifier la réservation
- obligation d'acheter le billet dans les 14 jours suivant la date de la confirmation de la réservation et au moins 14 jours avant la date du départ;
- obligation de ne pas faire le voyage de retour avant le premier samedi soir; et
- séjour à la destination limité à 30 jours.

b) Barrières relatives au confort

- franchise limitée à deux bagages à main;
- possibilité de faire enregistrer deux autres articles de bagage moyennant un supplément de 5 $ par article (cette restriction n'était pas imposée aux passagers d'Air Canada ou de CP Air); et
- aucun repas n'était fourni gratuitement aux passagers de PWA, qui pouvaient cependant s'en procurer moyennant un supplément de 4 $ (le repas était gratuit pour les passagers d'Air Canada et de CP Air sur les vols où un repas était normalement servi).

Pour évaluer l'efficacité de certaines de ces restrictions, il a été demandé aux répondants s'ils auraient été disposés à voyager et en mesure de le faire malgré chacune d'elles. Les résultats, en pourcentages, sont illustrés au tableau 4.1 (il était entendu que le prix du billet resterait inchangé).

Bien que 87 % des répondants aient dit qu'ils auraient pris le même avion si le billet n'était pas remboursable (en cas d'annulation par l'acheteur), cette restriction était effectivement imposée, ce qui donne à penser que 13 % des répondants ne savaient peut-être pas que leur billet n'était pas

Tableau 4.1

POURCENTAGES DES RÉPONDANTS DISPOSÉS À VOYAGER ET EN MESURE DE LE FAIRE MALGRÉ LES DIVERSES RESTRICTIONS

Total des répondants	776
Disposés à voyager et en mesure de le faire si le tarif avait exigé:	%
- Pas de service repas pendant le vol	92
- Repas contre supplément de 4 $ (PWA seulement)	46
- Réduction de 8 $ pour ceux qui acceptent de se passer d'un repas pendant le vol (AC et CP seulement)	86
- Pas de remboursement en cas d'annulation	87
- Séjour minimal obligatoire de 6 nuits	75
- Séjour minimal obligatoire de 13 nuits	37
- Réservation 21 jours à l'avance	96

remboursable. Les répondants étaient moins disposés à accepter les limitations de la durée du séjour puisque 75 % et 37 % souhaitaient pouvoir séjourner à leur destination au moins 6 nuits et 13 nuits, respectivement.

Tandis que 46 % seulement des répondants PWA ont dit qu'ils étaient disposés à acheter leur repas moyennant un supplément de 4 $, il est probable qu'ils considéraient cela comme une option plutôt qu'une restriction. En fait, l'absence de service de repas semble avoir été, par ordre d'importance, la deuxième restriction la plus facilement acceptée des répondants puisque 92 % étaient disposés à utiliser ce tarif malgré cette restriction.

La restriction la plus acceptable était l'obligation de faire la réservation à l'avance, 96 % des répondants étant disposés à la faire au moins 21 jours à l'avance.

4.2 Réaction aux barrières des passagers stimulés/détournés

Le tableau 4.2 rend compte de la réaction à certaines restrictions des passagers stimulés/détournés, pour chacun des trois niveaux de tarif. L'observation la plus frappante est la suivante: le pourcentage des répondants qui n'acceptaient pas diverses restrictions est à peu près le même pour les répondants stimulés et détournés. On peut en déduire que le ratio stimulation/diversion demeure essentiellement le même à mesure

Tableau 4.2

POURCENTAGE DES RÉPONDANTS STIMULÉS/DÉTOURNÉS ET ACCEPTANT/REFUSANT LES DIVERSES BARRIÈRES

Tarif	Ventilation des répondants[1] si le tarif stipule:	Détournés		Stimulés		Rapport stimulation/diversion[5] pour les répondants qui acceptent la barrière
		Acceptent la barrière	Refusent la barrière - voyageront à un tarif supérieur	Acceptent la barrière	Refusent la barrière - ne voyageront pas	
B $[2]	Aucun remboursement en cas d'annulation	88	12	77	23	4/96
	Séjour d'au moins 6 nuits	76	24	65	35	5/95
	Séjour d'au moins 13 nuits	38	62	33	67	5/95
	Réservation au moins 21 jours à l'avance	96	4	100	0	5/95
C $[3]	Aucun remboursement en cas d'annulation	90	10	85	15	57/43
	Séjour d'au moins 6 nuits	79	21	73	27	56/44
	Séjour d'au moins 13 nuits	38	62	37	63	58/42
	Réservation au moins 21 jours à l'avance	95	5	97	3	59/41
C $[4]	Aucun remboursement en cas d'annulation	89	11	87	13	85/15
	Séjour d'au moins 6 nuits	74	26	75	25	85/15
	Séjour d'au moins 13 nuits	41	59	37	63	84/16
	Réservation au moins 21 jours à l'avance	96	4	96	4	85/15

1 Nombre total de répondants: 776
2 Rapport stimulation/diversion: 5/95
3 Rapport stimulation/diversion: 58/42
4 Rapport stimulation/diversion: 85/15
5 Par définition, rapport des répondants stimulés acceptant la barrière aux répondants détournés l'acceptant aussi.

que chacune des restrictions est ajoutée. Cela ressort, par exemple, de l'analyse de l'obligation de réserver les places 21 jours à l'avance. Sans cette restriction, 85 % des répondants étaient stimulés au tarif D $ (voir le tableau 3.1). Quand cette restriction était introduite et avec l'exclusion proportionnelle des répondants stimulés et détournés qui en résulte (c'est-à-dire de ceux qui n'étaient pas disposés à accepter cette restriction), la proportion des répondants stimulés restait inchangée soit 85 %.

4.3 Bagages enregistrés

Les passagers de PWA devaient verser un supplément de 5 $ pour chacun de leurs bagages enregistrés alors que ceux d'Air Canada et de CP Air n'avaient rien à payer. Le tableau 4.3 contient une ventilation, par transporteur, du nombre d'articles de bagages enregistrés. Un nombre assez élevé de répondants PWA (27 %) n'ont enregistré aucun bagage, contre 8 et 10 %, respectivement, pour Air Canada et CP Air. Le nombre moyen d'articles enregistrés était de 0,9 pour PWA, 1,3 pour Air Canada et 1,2 pour CP Air. Un petit nombre de passagers de chaque compagnie avaient dépassé la limite de deux articles enregistrés.

Tableau 4.3

NOMBRE D'ARTICLES DE BAGAGE ENREGISTRÉS
PAR RÉPONDANT ET PAR TRANSPORTEUR

Nombres d'articles de base enregistrés	Air Canada		CP Air		PWA	
	Nombre de répondants	Pourcentage	Nombre de répondants	Pourcentage	Nombre de répondants	Pourcentage
0	20	8	25	10	74	27
1	144	60	161	62	172	62
2	63	26	64	25	24	9
3	9	4	8	3	6	2
4	3	1	2	1	1	-
Total	239	100,0	260	100,0	277	100,0

Nombre moyen d'articles de bagages enregistrés	Air Canada	1,3
	CP Air	1,2
	PWA	0,9

Chapitre 5

RÉSUMÉ

Les principaux objectifs de l'enquête étaient les suivants:

a) déterminer si les tarifs aériens très réduits ont stimulé les voyages et s'ils ont détourné les voyageurs par rapport aux tarifs plus élevés ou aux transports de surface; et

b) déterminer avec quelle efficacité les restrictions (barrières) ont écarté les voyageurs non discrétionnaires.

À la lumière de ces objectifs, l'enquête a permis de faire les constatations suivantes:

a) Au total, 85 % des répondants n'auraient pas voyagé par avion s'ils avaient dû payer le tarif régulier de classe économie: ces voyageurs ont été "stimulés" par la possibilité de voyager à un de ces tarifs réduits. Environ 15 % des répondants ont indiqué que puisqu'ils avaient pu s'accommoder des restrictions assortissant ces

tarifs très réduits, ils ont été "détournés" et n'ont pas eu à payer le tarif régulier économie. Le taux de diversion augmentait quand la même comparaison était faite pour deux autres tarifs intermédiaires (42 % et 95 % respectivement).

b) En ce qui concerne les passagers stimulés, 22 % des répondants qui ont utilisé l'avion parce qu'ils n'avaient pas à payer le tarif régulier économie auraient envisagé de voyager vers la même destination par un autre mode de transport si ces tarifs réduits n'avaient pas existé. De plus, 26 % de tous les répondants ont dit qu'ils avaient envisagé de faire le même voyage en automobile, en autocar ou en train.

c) La plupart des répondants qui ont voyagé au tarif réduit visitaient des parents ou des amis (65 %) ou faisaient un voyage de vacances/d'agrément. Du fait que 13 % seulement des répondants sondés faisaient un voyage d'affaires/travail, il apparaît que les restrictions (barrières) dont les tarifs très réduits étaient assortis ont permis d'atteindre avec un succès raisonnable l'objectif de la segmentation du marché.

APPENDICES

Appendice A

CONCEPTION DE L'ÉCHANTILLON ET MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

La population visée par l'enquête se composait de tous les passagers aériens voyageant à l'intérieur du Canada avec les billets à tarif réduit suivant: tarif excursion aller retour "No Frills" de PWA (YE767), tarif aller retour spécial d'Air Canada (E9) et tarif excursion aller retour spécial de CP Air (HE737). L'enquête a porté sur la période comprise entre le 9 mai 1983 et le 20 juin 1983.

La population sondée se composait de tous les passagers de PWA, Air Canada et CP Air détenteurs de billets à l'un des tarifs réduits mentionnés ci-dessus embarquant aux aéroports internationaux de Vancouver, Calgary, Edmonton et Winnipeg du lundi 6 juin 1983 au vendredi 10 juin 1983 pour faire un voyage à l'intérieur du Canada. La population sondée différait de la population cible en ce sens qu'elle se composait des passagers qui avaient voyagé à ces tarifs pendant seulement une des sept semaines de leur validité et qu'elle ne comprenait pas les passagers embarquant aux aéroports de Regina et Saskatoon.

La base statistique utilisée pour établir le contact avec la population sondée était constituée par une liste de tous les vols intérieurs à horaire fixe de PWA, Air Canada et CP Air

au départ des aéroports choisis pour l'enquête, au cours de la semaine choisie, avec, à bord des aéronefs, des passagers voyageant aux tarifs à l'étude. Cette liste a été utilisée pour estimer le nombre de sièges par vol et par transporteur, ce nombre représentant les voyageurs répondant aux conditions de l'enquête. Les unités de sondage différaient des unités de la population sondée car il était impossible de déterminer quels passagers répondaient aux conditions de l'enquête avant le moment du départ effectif.

Au cours de la période abrégée de sondage, et en utilisant comme unité principale d'échantillonnage le nombre de sièges disponibles, il a été entrepris de construire un échantillon subjectif des passagers répondant aux conditions de l'enquête sur les vols des trois transporteurs visés. Il était tenté d'obtenir un quota de 200 répondants pour chacun d'eux. Ce quota, et sa répartition entre les transporteurs, a été établi:

a) de façon à procurer un niveau de précision acceptable en ce qui concerne les estimations de la stimulation et de la diversion, c'est-à-dire qu'il a été pris pour hypothèse qu'avec un échantillonnage aléatoire simple, un échantillon de 200 permet d'estimer un pourcentage de stimulation de 80 % à l'intérieur de la plage 74,3-85,7 %; et

b) de façon à recueillir pour chaque transporteur un nombre de données tel qu'il soit possible d'évaluer toute différence entre les réponses des passagers des trois transporteurs.

Chaque cellule du quota de 200 a été distribuée proportionnellement à la capacité hebdomadaire totale offerte par chaque transporteur vers les diverses destinations disponibles depuis les aéroports de départ retenus pour l'enquête au cours de la semaine choisie.

Pour chaque vol à horaire fixe effectué au cours de cette semaine, un nombre d'entrevues complètes à obtenir a été fixé comme objectif. Ce nombre a été arrêté en fonction des quotas des transporteurs et de façon à obtenir un échantillon représentatif des tarifs YE767/E9/HE737 pour chaque jour de la semaine et pour chaque heure de la journée. Compte tenu de cet objectif, les enquêteurs ont été déployés en partant de l'hypothèse qu'au cours des 45 à 15 minutes précédant le départ d'un vol, il était raisonnable d'espérer obtenir trois entrevues complètes.

Les enquêteurs ayant ainsi été déployés, la répartition effective des tarifs "valides" par vol (répartition qui n'était pas connue avant le début de l'enquête) a été utilisée pour pondérer l'échantillon. Ainsi, il pouvait se produire que pour

un vol quelconque, aucune entrevue complète ne serait obtenue si aucun ou très peu des passagers voyageaient aux tarifs réduits. Il n'a pas été tenté par la suite de compenser cette lacune en vue d'atteindre le nombre souhaité d'entrevues complètes en établissant le contact avec les passagers du même vol, par exemple la semaine suivante. En revanche, le nombre d'entrevues complètes pouvait être supérieur au nombre souhaité (il était possible d'en obtenir 5 par vol) si, par exemple, un grand nombre de passagers du vol voyagaient aux tarifs réduits à l'étude et si, de plus, les entrevues étaient menées rapidement à bonne fin. Il est jugé, de ce fait, que le nombre de passagers ayant effectivement voyagé aux tarifs à l'étude a permis de pondérer correctement l'échantillon souhaité et que le caractère représentatif de l'échantillon s'en soit trouvé amélioré.

Les données ont été recueillies au moyen d'entrevues personnelles menées dans les salles de départ des aéroports choisis par un bureau indépendant d'études de marché, dont les services avaient été retenus par la Commission canadienne des transports. Le tableau A.1 indique le nombre total de contacts établis et de contacts valides (avec des détenteurs des billets aux tarifs réduits visés) au cours de l'enquête, alors que le tableau A.2 présente une ventilation de l'échantillon par transporteur et par numéro de vol. Le tableau A.3, enfin, apporte plus de détails au tableau A.2 en présentant le nombre d'entrevues complètes par jour d'enquête et par numéro de vol.

Tableau A.1

CONTACTS ÉTABLIS

	Air Canada	CP Air	PWA	Total
Nombre total de contacts	1 481	1 089	574	3 144
Contacts invalides	1 145	726	161	2 032
Billets au tarif économie	569	308	112	939
Billets à d'autres tarifs*	576	418	49	1 043
Contacts valides	336	363	413	1 112
Voyageant sur un autre avion	60	59	107	226
Employés de compagnie/agent de voyages	37	44	29	110
Total des entrevues complètes	239	260	277	776

* Y compris tarifs inconnus du répondant.

Tableau A.2

COMPOSITION DE L'ÉCHANTILLON, PAR TRANSPORTEUR ET NUMÉRO DE VOL

Numéro du vol	Heure de départ	Nombre d'entrevues complètes	Trajet
PW700	07:05	97	Vancouver-Calgary-Regina-Winnipeg
PW702	16:10	21	Vancouver-Calgary
PW704	09:00	59	Vancouver-Edmonton-Saskatoon
PW701	08:00	19	Calgary-Vancouver
PW705	14:50	35	Edmonton-Vancouver
PW703	16:30	46	Winnipeg-Regina-Calgary-Vancouver
AC212	16:00	28	Vancouver-Calgary
AC214	16:45	20	Vancouver-Calgary
AC220	08:00	9	Vancouver-Edmonton
AC234	09:45	27	Vancouver-Regina
AC236	09:30	13	Vancouver-Saskatoon
AC202	08:30	23	Vancouver-Winnipeg
AC160	08:15	14	Calgary-Regina-Winnipeg
AC201	07:30	15	Calgary-Vancouver
AC251	08:35	28	Calgary-Vancouver
AC213	16:30	12	Calgary-Vancouver
AC222	14:50	3	Edmonton-Saskatoon-Winnipeg
AC227	15:00	12	Edmonton-Vancouver
AC253	14:50	13	Winnipeg-Calgary
AC293	16:45	11	Winnipeg-Calgary
AC167	14:20	11	Calgary-Winnipeg
CP050	08:00	13	Vancouver-Calgary
CP052	09:00	15	Vancouver-Calgary
CP056	18:00	13	Vancouver-Calgary
CP058	19:30	33	Vancouver-Calgary
CP042	10:00	33	Vancouver-Edmonton
CP046	18:00	17	Vancouver-Edmonton
CP034	19:00	6	Vancouver-Winnipeg
CP051	08:25	22	Calgary-Vancouver
CP057	16:30	14	Calgary-Vancouver
CP059	18:50	11	Calgary-Vancouver
CP053	21:00	11	Calgary-Vancouver
CP041	08:30	10	Edmonton-Vancouver
CP045	17:00	19	Edmonton-Vancouver
CP047	18:45	16	Edmonton-Vancouver
CP035	17:30	27	Winnipeg-Vancouver

Tableau A.3

NOMBRE D'ENTREVUES COMPLÈTES, PAR VOL ET PAR JOUR

Vol	Le jeudi 2 juin	Le vendredi 3 juin	Le lundi 6 juin	Le mardi 7 juin	Le mercredi 8 juin	Le jeudi 9 juin	Le vendredi 10 juin	Total
AC212	0	0	4	5	7	7	5	28
AC214	0	0	6	5	0	5	4	20
AC220	0	0	1	3	1	0	4	9
AC234	0	0	6	4	5	6	6	27
AC236	0	0	3	3	2	2	3	13
AC202	0	0	5	3	6	5	4	23
AC160	0	2	3	3	2	2	2	14
AC201	0	0	4	4	1	3	3	15
AC251	0	6	7	4	6	2	3	28
AC213	0	0	3	3	3	3	0	12
AC222	0	0	0	0	0	1	2	3
AC227	1	0	4	0	2	3	2	12
AC253	0	0	5	3	1	2	2	13
AC293	0	2	1	1	2	2	3	11
AC167	0	0	2	4	2	2	1	11
CP50	0	0	3	3	3	1	3	13
CP52	0	0	3	3	2	3	4	15
CP56	0	0	1	2	3	5	2	13
CP58	0	0	6	5	2	9	11	33
CP42	0	0	5	6	9	6	7	33
CP46	0	0	2	3	3	4	5	17
CP34	0	0	1	2	0	3	0	6
CP51	0	0	4	2	3	6	7	22
CP57	0	0	2	3	3	4	2	14
CP59	0	0	1	1	0	5	4	11
CP53	0	0	3	1	2	5	0	11
CP41	0	0	2	2	2	2	2	10
CP45	0	0	5	4	3	3	4	19
CP47	0	0	5	3	4	1	3	16
CP35	0	3	8	2	0	5	9	27
PW700	0	8	19	14	19	17	20	97
PW702	0	0	2	4	1	9	5	21
PW704	2	0	10	9	10	12	16	59
PW701	0	0	4	5	0	5	5	19
PW705	7	0	7	5	6	5	5	35
PW703	0	0	11	8	8	11	8	46

Appendice B

GRILLES DES TARIFS

Tableau B.1

GRILLE DES TARIFS POUR PWA

Trajet	Tarif A $	B $	C $	D $
Calgary-Regina	79	99	157	242
Calgary-Vancouver	89	99	160	246
Calgary-Winnipeg	109	139	221	342
Edmonton-Saskatoon	79	89	135	208
Edmonton-Vancouver	99	109	176	270
Vancouver-Regina	119	149	238	366
Vancouver-Saskatoon	119	139	222	342
Vancouver-Winnipeg	179	189	303	466
Winnipeg-Regina	69	89	142	218

Tableau B.2

GRILLE DES TARIFS POUR AIR CANADA ET CP AIR

Trajet	Tarif A $	B $	C $	D $
Calgary-Regina	87	107	157	242
Calgary-Vancouver	97	107	160	246
Calgary-Winnipeg	117	147	221	340
Edmonton-Saskatoon	87	97	135	208
Edmonton-Vancouver	107	117	176	270
Vancouver-Regina	127	157	238	366
Vancouver-Saskatoon	127	147	222	342
Vancouver-Winnipeg	187	197	303	466
Winnipeg-Regina	77	97	142	218

Appendice C

QUESTIONNAIRE

RÉALITÉS CANADIENNES

ENQUÊTE AUPRÈS DES PASSAGERS

ÉTUDE C8661

1/4 [5-1]

VANCOUVER ..6-1 AC/E9 .....7-1 JUIN _____8-6 VOL NO.: _____ 11/13
EDMONTON .. 2 CP AIR HE 737.. 2 9- HEURE DE DÉPART: _____
CALGARY ... 3 PWA YE 767 ... 3 10- VERS: _____

Bonjour, je suis _____ de Réalités Canadiennes. Nous nous adressons à des personnes qui prennent le vol (LIGNE AÉRIENNE, HEURE DE DÉPART) vers (DESTINATIONS).

A. Avez-vous un billet pour ce vol?

OUI ..... ☐ [1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 / 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22]
NON ..... ☐ CESSEZ ET INSCRIVEZ

B. Travaillez-vous ou quelqu'un de votre foyer travaille-t-il pour une ligne aérienne ou une agence de voyages?

NON ..... ☐ [1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 / 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22]
OUI ..... ☐ CESSEZ ET INSCRIVEZ

C. Voyagez-vous seul(e) ou avec d'autres personnes?

SEUL(E) ..... ☐ PASSEZ À E AVEC D'AUTRES ..... ☐

D. Et qui d'entre vous serait le mieux placé pour parler des arrangements pour ce voyage en ce qui concerne le transport aérien en particulier?

RÉPONDANT(E) ..... ☐ AUTRE ... ☐ RÉPÉTEZ L'INTRODUCTION AU BESOIN, PUIS CONTINUEZ AVEC E

E. Est-ce que je pourrais voir le billet que vous utilisez pour ce vol?

VÉRIFIEZ TYPE DE BILLET; CE DOIT ÊTRE:

AIR CANADA E 9 ☐ CP AIR HE 737 ☐ PWA YE 767 ☐

INSCRIVEZ TOUS LES AUTRES CODES SUR LA FEUILLE DE CONTRÔLE ET CESSEZ L'INTERVIEW.

1. TRANSCRIVEZ DU BILLET QUI SE QUALIFIE:

PRIX DU BILLET (TAXE EXCLUE) $_____ 14/16
DESTINATION: _____ 23-
DATE DE DÉPART _____ (MOIS/JOUR) 17- 18- 19-
DATE D'ÉMISSION: _____ (MOIS/JOUR) 24- 25- 26-
DATE DE RETOUR _____ (MOIS/JOUR) 20- 21- 22-

BIN: TB/CT/Reg./B25620-2

2-a) Avec ce vol, est-ce que vous partez de chez vous, ou est-ce que vous rentrez chez vous?

Part 27-1

Rentre ..... 2 PASSEZ A Q. 3

-b) Allez-vous utiliser la partie retour (seconde partie) de votre billet ou avez-vous l'intention de vous en débarrasser?

Utiliser 28-1

S'en débarrasser 2

Autre (PRÉCISEZ)

_____

3. Quelle est le principal but de ce voyage:

Voyage d'affaires 29-1

Pour visiter des parents ou des amis .. 2

Vacances ou voyage d'agrément 3

Autre (PRÉCISEZ) _____

4-a) Avez-vous considéré la possibilité de faire ce voyage en automobile?

OUI ..30-1 NON ... 2

-b) Pourquoi avez-vous décidé de voyager en avion plutôt qu'en automobile?

INSCRIVEZ TOUTES LES MENTIONS

LE PRIX DU BILLET EST TELLEMENT BAS 31-1

POUR ÉPARGNER DE L'ARGENT/ C'EST MOINS DISPENDIEUX 32-1

POUR ÉPARGNER DU TEMPS/ C'EST PLUS RAPIDE 33-1

LA DISTANCE 34-1

LE CONFORT 35-1

LE CÔTÉ PRATIQUE 36-1

PAS DE CHOIX 37-1

Autre (PRÉCISEZ)

_____

-c) Pourquoi n'avez-vous pas considéré la possibilité de voyager en automobile?

INSCRIVEZ TOUTES LES MENTIONS

LE PRIX DU BILLET EST TELLEMENT BAS 31-2

C'EST PLUS DISPENDIEUX 32-2

PREND TROP DE TEMPS 33-2

LA DISTANCE 34-2

(IN)CONFORTABLE 35-2

(PAS) PRATIQUE 36-2

PAS DE CHOIX 37-2

Autre (PRÉCISEZ)

_____

5-a) Et avez-vous considéré la possibilité de faire ce voyage en:

	OUI	NON
Autobus ...38-	1	2
Train 39-	1	2

-b) Pourquoi avez-vous décidé de voyager en avion plutôt qu'en autobus/train?

INSCRIVEZ TOUTES LES MENTIONS

LE PRIX DU BILLET EST TELLEMENT BAS 40-1

POUR ÉPARGNER DE L'ARGENT/ C'EST MOINS DISPENDIEUX 41-1

POUR ÉPARGNER DU TEMPS/ C'EST PLUS RAPIDE 42-1

LA DISTANCE 43-1

LE CONFORT 44-1

LE CÔTÉ PRATIQUE 45-1

PAS DE CHOIX 46-1

Autre (PRÉCISEZ)

_____

-c) Pourquoi n'avez-vous pas considéré la possibilité de voyager en autobus/train?

INSCRIVEZ TOUTES LES MENTIONS

LE PRIX DU BILLET EST TELLEMENT BAS 40-2

C'EST PLUS DISPENDIEUX EN AUTOBUS/TRAIN 41-2

PREND TROP DE TEMPS EN AUTOBUS/TRAIN 42-2

LA DISTANCE 43-2

(IN)CONFORTABLE 44-2

(PAS) PRATIQUE 45-2

PAS DE CHOIX 46-2

Autre (PRÉCISEZ)

_____

6-a) SI VOYAGE AVEC PWA, REGARDEZ CARTE ROSE. SI AC/CP AIR, REGARDEZ CARTE JAUNE.

Le prix de votre billet de (AÉROPORT) à (DESTINATION) était de A$.
Si votre billet avait coûté B$ et qu'aucune autre ligne aériennne n'avait offert un meilleur prix, auriez-vous quand même fait ce voyage en avion?

OUI 47-1
NON ..... [2 PASSEZ À Q. 9-a)]

[SI RÉPONDANT(E) VOYAGE SEUL(E), PASSEZ À Q. 7-a).]

-b) Et dans ces conditions, combien de personnes voyageant avec vous auraient quand même fait ce voyage en avion?
48-

AUCUNE .. ☐ 1 2 3 4 5 6 7 8 OU PLUS TOUTES .. ☐

7-a) Et si votre billet avait coûté C$, auriez-vous quand même fait ce voyage en avion?

OUI 49-1
NON ..... [2 PASSEZ À Q. 9-a)]

[SI RÉPONDANT(E) VOYAGE SEUL(E), PASSEZ À Q. 8-a).]

-b) Et combien de personnes voyageant avec vous auraient quand même fait ce voyage en avion?
50-

AUCUNE .. ☐ 1 2 3 4 5 6 7 8 OU PLUS TOUTES .. ☐

8-a) Enfin, si votre billet avait coûté D$, auriez-vous quand même fait ce voyage en avion?

OUI 51-1
NON ..... [2 PASSEZ À Q. 9-a)]

[SI RÉPONDANT(E) VOYAGE SEUL(E), PASSEZ À Q. 11.]

-b) Et combien de personnes voyageant avec vous auraient quand même fait ce voyage en avion?
52-

AUCUNE .. ☐ 1 2 3 4 5 6 7 8 OU PLUS TOUTES .. ☐

[PASSEZ À Q. 11]

9-a) Et au lieu du voyage que vous faites en avion présentement, pensez-vous que vous auriez:

Fait un voyage en avion au même endroit mais pas à ce moment-ci .....53-1 PASSEZ À * PRÉCÉDANT LA Q. 10

Fait un voyage en avion à ce moment-ci mais pas au même endroit 2

OU Vous n'auriez pas du tout fait de voyage en avion à ce moment-ci ..... 3 PASSEZ À Q. 9-c)

-b) Seriez-vous allé(e) à un endroit différent

Au Canada .....54-1 PASSEZ À * PRÉCÉDANT

OU À l'extérieur du Canada ..... 2 LA Q. 10

-c) Au lieu de faire un voyage en avion, seriez-vous:

Resté(e) à la maison .....55-1 PASSEZ À * PRÉCÉDANT LA Q. 10

Allé(e) au même endroit mais par d'autres moyens 2

OU Allé(e) à un autre endroit par d'autres moyens 3

-d) Et auriez-vous voyagé en: Automobile 56-1

Autobus 2

Train 3

* SI RÉPONDANT(E) VOYAGE SEUL(E), PASSEZ À Q. 11.

10. Et pensez-vous que toutes les autres personnes voyageant avec vous auraient fait la même chose que vous, ou auraient-elles agi autrement?

Auraient fait la même chose 57-1

Auraient agi autrement 2

11. Vous savez peut-être que les billets d'avion comme celui que vous utilisez aujourd'hui sont toujours liés à certaines conditions. Je vais vous lire une liste de conditions possibles. Pour chacune, veuillez me dire si vous êtes prêt à l'accepter et en mesure de l'accepter afin de pouvoir faire le voyage aller-retour en avion pour le tarif $A.

Afin de pouvoir faire le voyage d'aujourd'hui au tarif $A, auriez-vous accepté et auriez-vous été en mesure d'accepter:

	OUI	NON
a) De prendre ce vol si aucun remboursement n'était versé dans le cas où vous annuliez le voyage 58-	1	2
(SI RÉPONDANT(E) MENTIONNE L'ASSURANCE VOYAGE AVANT DE RÉPONDRE) DITES: Vous pourriez souscrire une assurance voyage pour ce genre de vol si vous le désiriez.		
b) De vous passer de repas pendant le vol 59-	1	2

PWA SEULEMENT

c) Pour ce voyage, seriez-vous prêt(e) à payer $4 par repas en plus du prix du billet? .....60- 1 2 PASSEZ À 12-a)

AC/CP AIR SEULEMENT

d) Si vous aviez la possibilité de payer $8 de moins pour ce voyage, seriez-vous prêt(e) à vous passer de repas? 61- 1 2

12-a) Environ combien de jours <u>avant</u> de commencer le voyage avez-vous pris la <u>décision</u> de faire ce voyage?

NOMBRE DE JOURS 62-63-

-b) Et environ combien de jours <u>avant</u> de commencer le voyage avez-vous effectivement <u>réservé</u> votre vol?

NOMBRE DE JOURS 64-65-

13. Pour obtenir le vol d'aujourd'hui au tarif $A, auriez-vous personnellement consenti à réserver et payer votre vol:

		OUI	NON	
(SI 14 À 20 JOURS À Q. 12-b)) ⟶	21 jours avant votre départ?	66-1 ..	2	PASSEZ
(SI 21 À 27 JOURS À Q. 12-b)) ⟶	28 jours avant votre départ?	67-1 ..	2	À
(SI 28 À 34 JOURS À Q. 12-b)) ⟶	35 jours avant votre départ?	68-1 ..	2	Q. 14
(SI 35 À 44 JOURS À Q. 12-b)) ⟶	45 jours avant votre départ?	69-1 ..	2	

(SI PLUS DE 45 JOURS) ⟶ PASSEZ À Q. 14

70/75

DUP 1/4 [5-2]

14. Pour obtenir le vol d'aujourd'hui au tarif $A, auriez-vous consenti et auriez-vous été en mesure de prolonger votre séjour pendant au moins:

	OUI	NON	
a) Six nuits .....6-1 ...		2	PASSEZ A Q. 15
b) Treize nuits .....7-1 ...		2	

15. Une fois votre billet <u>payé</u>, avez-vous apporté <u>des changements</u> à l'heure ou à la date de votre départ?

OUI 8-1

NON 2

16-a) Combien de valises avez-vous <u>personnellement</u> enregistrées pour ce vol?

NOMBRE DE VALISES 9-

SI AC/CP AIR, PASSEZ À Q. 17

-b) Quel montant avez-vous payé pour enregistrer vos bagages?

$_____ 10-

17-a) Mis à part le présent voyage, combien de voyages différents aller-retour avez-vous faits en avion au cours des douze derniers mois?

AUCUN ☐ PASSEZ À * PRÉCÉDANT LA Q. 18

NOMBRE DE VOYAGES 11-12-

(SI UN SEUL VOYAGE:) Avez-vous fait ce voyage surtout pour: (INSCRIVEZ CI-DESSOUS)

(SI 2 VOYAGES OU PLUS:) Sur ces (NOMBRE DE VOYAGES) voyages, combien ont été faits surtout pour:

	BUT DU VOYAGE	
b) Le travail ou les affaires?		13-14-
c) Visiter des amis ou parents?		15-16-
d) Des vacances ou par agrément?		17-
TOTAL: DOIT CORRESPONDRE À Q. 17-a)		18-

* SI RÉPONDANT(E) VOYAGE SEUL(E), PASSEZ À Q. 19.

18-a) Combien de personnes, y compris vous-même, font partie de votre groupe de voyage aujourd'hui?

NO. DE PERSONNES 19-20-

-b) Combien de personnes voyageant avec vous ont moins de 18 ans?

AUCUNE .. ☐ PASSEZ À Q. 19

TOTAL MOINS DE 18 ANS 21-22-

-c) Combien ont entre 12 et 17 ans?

NO. DE 12 À 17 ANS 23-24-

-d) Combien ont entre 2 et 11 ans?

NO. DE 2 À 11 ANS 25-26-

-e) Et combien ont moins de 2 ans?

NO. MOINS DE 2 ANS 27-28-

DONNEES FONDAMENTALES

19. Dans quel groupe d'âge vous situez-vous?

21 ans ou moins	29-1
22 à 29 ans	2
30 à 39 ans	3
40 à 49 ans	4
50 à 59 ans	5
60 ans ou plus	6

20. Quel est votre niveau de scolarité?

Aucune scolarité	30-1
Primaire	2
Secondaire ou partie	3
Complété secondaire	4
Collège communautaire /cegep en partie ...	5
Complété collège communautaire/cegep	6
Université en partie	7
Complété université	8
Maîtrise/doctorat	9

21. Quelle lettre correspond le mieux au revenu familial total avant l'impôt en 1982?

A	31-1
B	2
C	3
D	4
E	5
F	6

22. SEXE DE LA PERSONNE INTERVIWEE: Masculin 32-1
Féminin 2

23. LANGUE D'INTERVIEW: Anglais 33-1
Français 2

NOM DE L'INTERVIEWER: _____

NO. D'EMPLOYE: _____